TRAITÉ

THÉORIQUE ET PRATIQUE

DE

PEINTURE EN VOITURES

A L'USAGE

des Peintres de voitures et des Carrossiers

ACCOMPAGNÉ DE SOIXANTE-QUATRE ÉCHANTILLONS EN COULEURS

PAR

PAUL COGNARD

Peintre en voitures, à Paris



Publications spéciales de Carrosserie, Charronnage et Automobiles

G. MATHIÈRE, Editeur

32-34, Rue de Charonne, PARIS (XIe)

TÉLÉPHONE : 933-75




TRAITÉ
THÉORIQUE ET PRATIQUE
DE
PEINTURE
EN
VOITURES
PAR
PAUL COGNARD
PEINTRE EN VOITURES
GM
PUBLICATIONS ARTISTIQUES & INDUSTRIELLES
G. MATHIÈRE ÉDITEUR
178, Boulevard VOLTAIRE À PARIS

TRAITÉ

THÉORIQUE ET PRATIQUE

DE

PEINTURE EN VOITURES

TRAITÉ
THÉORIQUE ET PRATIQUE
DE
PEINTURE EN VOITURES

A L'USAGE

des Peintres de voitures et des Carrossiers

ACCOMPAGNÉ DE SOIXANTE-QUATRE ÉCHANTILLONS EN COULEURS

PAR

PAUL COGNARD
Peintre en voitures, à Paris



PUBLICATIONS ARTISTIQUES ET INDUSTRIELLES
G. MATHIÈRE, ÉDITEUR
PARIS — 178, Boulevard Voltaire, 178 — PARIS

PRÉFACE

De toutes les industries dans lesquelles l'initiative personnelle n'a pas encore été complètement détruite par l'envahissement des machines, la *Peinture en Voitures* est une de celles où doivent constamment prédominer l'habileté, l'intelligence et le goût de l'ouvrier.

Aussi ne doit-il rien ignorer des éléments divers qui constituent cet art, tant au point de vue des matières premières qu'il emploie que des meilleurs procédés qui doivent lui venir en aide pendant l'exécution de son travail.

C'est pourquoi nous inspirant de ces besoins et devant les exigences chaque jour plus grandes de la clientèle, avons-nous jugé utile de publier un *Nouveau Traité* dans lequel, comme l'indique son titre, nous nous sommes attaché à donner, non seulement de la théorie, mais encore une partie technique, essentiellement pratique et entièrement raisonnée pour chacune des opérations successives qui constituent la *Peinture en Voitures*.

Pour rendre plus compréhensibles nos démonstrations et éviter tout confusion, nous prenons le travail de la voiture à son début pour le suivre pas à pas suivant l'ordre dans lequel doivent se succéder les diverses opérations et en prenant comme exemple deux genres de voitures différents dont nous suivons l'exécution parallèlement. Notre premier exemple est donné sur une voiture de luxe, proprement dite, c'est-à-dire pour un travail absolument soigné et bien fini, le second de demi-luxe, dans lequel nous comprenons la belle voiture de commerce. Pour ce dernier genre, notre but est de donner un travail relativement soigné et d'un bel aspect, mais d'un prix de revient moins élevé en raison de la suppression d'une partie de la main-d'œuvre et des marchandises employées. La concurrence terrible qui sévit sur l'industrie de la voiture et qui oblige presque toujours le Carrossier à consentir de grands sacrifices ne nous permettait pas de passer sous silence cette manière de procéder qui, malheureusement, tend aujourd'hui à se généraliser de plus en plus.

Nous pouvons donc affirmer que le Peintre ou le Carrossier ayant un peu de pratique et qui aura suivi avec fruit toutes nos indications et nos conseils, sera sans contredit à même de livrer du travail soigné et solide : du luxe irrépro-

chable ou du commerce propre et convenable à un prix abordable, en puisant dans l'un ou l'autre texte, selon les ressources mises à sa disposition.

Un chapitre spécial a été ensuite consacré aux voitures vernies sur bois naturel, à l'imitation des faux-bois, aux réparations, à la peinture des gros équipages, camionnage, etc., le tout complété par un tableau des tarifs de travaux de peinture, tant pour le luxe que pour le commerce et le camionnage.

En outre nous appelons tout particulièrement l'attention de nos lecteurs sur notre collection de *soixante-quatre échantillons* très variés et dans le goût du jour de modèles de réchampissages pour les trains et pour les caisses.

Ces échantillons en couleurs, grandeur nature, tirés avec le plus grand soin et vernis donnent complètement l'illusion d'une peinture fraîchement exécutée et seront dans bien des cas d'un grand secours pour le choix des tons et la disposition des réchampissages. Elle servira en outre, au Carrossier, pour faire passer sous les yeux de son client une variété de dispositions nouvelles qui fixeront son goût et faciliteront son choix tout en permettant de s'entendre réciproquement sans crainte de surprises ni de contestations possibles.

Tout dans ce livre, depuis le commencement jusqu'à la fin, a été inspiré par l'expérience d'une longue et laborieuse pratique ; aussi sans nous exagérer l'importance de notre ouvrage avons-nous le ferme espoir qu'il sera bien accueilli de tous ceux, depuis l'apprenti Peintre jusqu'au Carrossier, qui s'intéressent à la peinture des voitures et auxquels, suivant le cas, il servira de guide ou d'aide-mémoire en leur rappelant les principes vrais d'un métier difficile entre tous et qui demande autant de connaissances théoriques qu'il nécessite de goût et d'habileté dans la pratique.

L'Editeur.

TRAITÉ
THÉORIQUE ET PRATIQUE
DE
PEINTURE EN VOITURES

CHAPITRE I

ATELIER. AMÉNAGEMENT DES LOCAUX

En raison des conditions de propreté et des soins attentifs qu'exige la peinture en voitures, il serait indispensable qu'un local spécial soit aménagé pour chacune des opérations qu'elle comporte. C'est ainsi que dans une installation bien comprise, on devrait avoir :

1° Un atelier réservé aux travaux préparatoires, tels que nettoyages, brûlages, ponçage au papier de verre, etc.;

2° Un atelier où se continuera le travail jusqu'à la finission;

3° Un atelier à vernir qui devra avant tout être bien éclairé, fermé hermétiquement, afin d'y laisser pénétrer le moins de poussière possible et toujours maintenu dans un état extrême de propreté. Il devra être chauffé constamment à une température minimum de 25 degrés.

Mais bien souvent la place manque pour une installation de ce genre et on y supplée en divisant simplement l'atelier en deux parties. La première, consacrée aux travaux préparatoires et à la peinture proprement dite, la seconde comme chambre à vernir. Il va sans dire que cette dernière sera aussi éloignée que possible de l'endroit où se fera le ponçage des trains.

L'atelier à vernir devra être lavé entièrement tous les mois et nettoyé soigneusement afin d'enlever la poussière qui se serait attachée aux murs, aux carreaux ainsi qu'à tous les objets (stores, tréteaux, etc.), qui s'y trouvent.

Aussitôt le lavage terminé, on chauffe à une température élevée afin de faire disparaître complètement l'humidité. On pourra ainsi dès le lendemain vernir sans crainte que le vernis ne *travaille* ou *picote*.

Différents modes de chauffage sont en emploi, mais celui qui, à notre point de vue réunit le plus de qualités comme propreté et commodité est le poële mobile dont le chargement spécial et peu fréquent offre l'immense avantage de ne pas occasionner de poussière et avec lequel on peut facilement régler la température.

La cloche est aussi très répandue à cause de son prix moins élevé, mais on doit veiller à ce que le foyer soit placé à l'extérieur de l'atelier afin d'éviter la poussière lorsqu'on l'allume ou qu'on la charge.

Certains ateliers sont chauffés à la vapeur, c'est, à notre avis, un mauvais système qui ne peut qu'occasionner des désagréments : une buée se forme sur les panneaux, fait blanchir le sœhnée et parfois même fait piquer le vernis.

BROIERIE

A défaut d'emplacement spécial, un coin de l'atelier sera réservé pour la broierie.

Une grande table y sera installée pour la préparation des couleurs et sur une de ses extrémités sera fixé le moulin. Au milieu un marbre et une molette serviront à broyer les teintes à réchampir.

Dans la broierie on disposera plusieurs rayons pour recevoir les bidons de vernis et les pots de couleurs non entamés. Il faut éviter avec soin de placer les vernis par terre à cause de l'humidité qui les altère et les détériore ; en outre cela contribue à les faire *travailler* lors de leur emploi.

Une planche disposée contre le mur servira à essuyer les brosses, au lieu de barbouiller de toutes les couleurs les parois de la broierie comme cela se pratique généralement.

On installera également des placards pour recevoir les outils tels que, brosses à vernir, brosses au Japon, putois, etc., et les pots de teintes en service. Chacun d'eux devra avoir sa place attitrée, de façon à ce que l'on retrouve chaque chose à sa place sans perte de temps ni d'erreurs possibles.

CHAPITRE II

MATÉRIEL ET OUTILLAGE

Le matériel nécessaire se compose de :

1° Un tréteau à deux ou trois marches pour les impériales ou les grandes voitures de commerce.

2° De tréteaux ordinaires de trois hauteurs : un mètre environ pour mettre sous le rond lorsque l'avant-train est sorti, soixante centimètres pour les derrières de train et cinquante centimètres environ pour l'avant-train.

Pour mettre les voitures en chantier certaines maisons se servent de vieux moyeux auxquels on a laissé deux rais pour faire support ; ces deux rais sont assemblés dans une petite planche de vingt centimètres de largeur qui sert de pied ; la hauteur est de soixante centimètres environ. On peut également supprimer le tréteau de devant en le remplaçant par une quille ou tige de bois de dix centimètres carrés sur un mètre de hauteur. Cette quille est percée d'un trou dans lequel on introduit la cheville. La voiture repose ainsi sur trois pieds et ne risque pas de se renverser si l'on monte dedans. Nous recommandons ce système qui a l'avantage de donner plus de facilité pour le travail et permet d'obtenir plus de propreté pour les essieux, le rond et les dessous de caisses.

3° Plusieurs mécaniques à deux roues sont nécessaires pour le vernissage.

Chaque mécanique est composée de deux fortes tiges de bois avec un pied suffisamment lourd pour qu'elle ne puisse pas basculer lorsqu'il n'y a qu'une roue. Ces tiges sont traversées en haut par une barre en fer ou en bois formant essieu ; cette barre est fixe et sert de pivot à la roue.

4° Une mécanique à une roue pour le réchampissage. Elle devra être beaucoup plus légère que la précédente de façon à ce que l'on puisse la tourner facilement et sans avoir à se déranger.

Cette mécanique est composée de deux montants verticaux de un mètre environ de hauteur montés sur un pied et percés en haut de deux trous dans lesquels on introduit une tige de fer ou de préférence en bois. Nous conseillons

l'emploi de cette dernière qui donne à la roue un mouvement de rotation plus régulier et supprime les ressauts, que l'on ne saurait éviter avec la broche en fer.

5° Un banc à réchampissage et quelques autres sur lesquels on pourra déposer des pots lorsque l'on brossera les trains au lieu de les placer sur les tréteaux qui sont trop étroits et sur lesquels ils risqueraient de se renverser.

Quant à l'outillage indispensable, il comprendra : une lampe à brûler, des grattoirs, des couteaux à mastiquer de différentes largeurs, des seaux, éponges, peaux de chamois, drap à polir, des pots en tôle de façon à pouvoir les brûler lorsqu'ils sont sales, de passoires Système, brosses à vernir, brosses au Japon, brosses à teintes, brosses à raccords, putois, pinceaux à raccords, pinceaux à réchampir et palette à réchampir.

CHAPITRE III

MATIÈRES PREMIÈRES

Il est nécessaire pour le Peintre de connaître les matières qu'il emploie, de bien se pénétrer de leurs qualités et de leurs inconvénients et d'avoir un aperçu de leur fabrication et de leurs falsifications. Aussi croyons-nous utile de passer ici rapidement en revue les matières colorantes ainsi que les principes chimiques qui les constituent.

COULEURS

Quel que soit le nombre de couleurs par rapport aux variétés de leur nuance, elles ne sont constitués que par les six couleurs principales : le *Rouge*, l'*Orangé*, le *Jaune*, le *Vert*, le *Bleu*, et le *Violet*, mais parmi ces couleurs trois surtout peuvent être considérées comme fondamentales, ce sont : le *Rouge*, le *Jaune* et le *Bleu* qui par leur combinaison deux à deux donnent l'*Orangé*, le *Violet* et le *Vert*. Elles peuvent donc à elles trois et par leur mélange entre elles former toutes les nuances imaginables, sans exception.

Ces couleurs sont dans la pratique augmentées du blanc et du noir, le blanc pour donner plus d'éclat aux couleurs avec lesquelles il est mêlé, le noir au contraire pour en diminuer l'intensité.

Nous allons examiner celles susceptibles d'être employées dans la Peinture d'Equipages.

Couleurs blanches. — Blanc de Plomb ou céruse pure. — Blanc de zinc.

Couleurs noires. — Noir d'ivoire. — Noir d'os ou noir animal. — Noir d'Allemagne. — Noir de charbon. — Noir de fumée. — Noir de Vigne.

Couleurs rouges et orangées. — Ocre rouge. — Rouge de Prusse. — Rouge Anglais. — Minium. — Mine-orange. — Cinabre. — Vermillon. — Carmin et laque carminée. — Laque de garance.

donnera un fragment pur de plomb ; si au contraire il y a eu addition de craie ou de plâtre, ce plomb se recouvrira d'une couche de poudre blanchâtre.

Le sulfate de barythe de même que le sulfate de plomb dénoncent leur présence si la céruse traitée par l'eau-forte laisse des résidus au lieu de se dissoudre complètement.

BLANC DE ZINC

Le blanc de zinc est un oxyde de zinc d'autant plus blanc que le zinc qui l'a produit est plus vieux. On n'en fait qu'un usage restreint dans la peinture en équipages parce qu'il a le défaut de fariner et qu'en outre il n'a pas suffisamment de corps pour soutenir les peintures sur bois.

Le blanc de neige est une variété du blanc de zinc ainsi que le blanc de trémie.

COULEURS NOIRES

La plupart des noirs employés dans la peinture sont tirés de matières animales ou végétales et produits par leur combustion dans des vases bien clos.

NOIR D'IVOIRE

Le noir d'ivoire est obtenu par la calcination de morceaux ou déchets d'ivoire. Il est livré au commerce en pains, en poudre, ou broyé à l'essence et même tout préparé. Mais il a un défaut, celui de gercer facilement, aussi ne doit-on pas l'employer pour les fonds, mais seulement pour le réchampissage et les raccords des caisses.

En mélange avec le blanc il donne un beau ton gris-perle.

Il est souvent falsifié avec le noir d'os.

NOIR D'OS OU NOIR ANIMAL

Le noir d'os est produit par des os de mouton calcinés. Sa nuance roussâtre quoiqu'assez agréable à l'œil est cause de la défaveur dont il jouit.

NOIR D'ALLEMAGNE

Le noir d'Allemagne qui nous vient de Strasbourg, Mayence et Francfort est produit par la calcination de la lie de vin que l'on lave ensuite à l'eau pour lui faire subir un broyage spécial.

On devra le choisir doux, luisant, friable et aussi peu sableux que possible.

Il donne un beau noir de velours.

NOIR DE CHARBON

Le noir de charbon est obtenu avec des morceaux de charbon nets, bien brûlés qu'on pile dans un mortier ; puis on les broye à l'eau pour leur donner plus de finesse et on les laisse sécher ensuite sur un papier lisse.

Il est peu employé dans la peinture en équipages, sa nuance laissant toujours à désirer.

NOIR DE FUMÉE

Le noir de fumée s'obtient de différentes façons : de la mèche d'une bougie, d'une lampe, d'une chandelle, mais le meilleur est celui produit par la suie que produit la poix en brûlant.

Il est inférieur au noir de charbon.

NOIR DE VIGNE

Le noir de vigne est tiré des sarments brûlés ; c'est le plus beau noir. Les peintres en tableaux l'apprécient beaucoup en raison de la finesse de son ton et de l'éclat qu'il prend par suite du broyage répété.

COULEURS ROUGES ET ORANGÉES

OCRE ROUGE

L'ocre rouge est l'ocre jaune amenée par sa calcination à une plus ou moins grande température à la nuance qu'on veut lui donner.

Suivant sa coloration, on la désigne sous différents noms : rouge de Prusse, de Nuremberg, rouge brun, etc...

MINIUM ET MINE-ORANGE

Le minium et la mine-orange sont tous deux des oxydes de plomb obtenus par la même opération et ne diffèrent entre eux que par leur coloration plus ou moins jaune.

Ces couleurs ont les mêmes propriétés chimiques que la céruse de laquelle

elles sont tirées et sont par suite d'un emploi presque aussi dangereux. Toutefois comme aucune couleur n'est autant que le minium en état de retarder l'oxydation du fer on en fait un très grand usage pour l'impression des fers neufs.

La mine-orange est d'une plus belle coloration que le minium, mais aussi elle présente l'inconvénient de coûter beaucoup plus cher.

Falsifications du minium et de la mine-orange. — Les ocres, la brique pilée, le rouge anglais sont les matières qui servent généralement à les falsifier. Il est facile de reconnaître leur présence en faisant bouillir les couleurs dans une eau légèrement coupée d'acide nitrique ; si le minium est pur, la dissolution sera complète, autrement il se formera des résidus.

CINABRE. — VERMILLON

Le vermillon est le sulfure rouge de mercure en poudre ; en cristaux on le désigne sous le nom de cinabre.

Les plus beaux vermillons viennent de la Chine et de la Hollande ; l'Allemagne et l'Angleterre en fabriquent également de belles qualités mais avec lesquelles peut rivaliser avantageusement le vermillon français qui est du reste très apprécié.

Cette couleur est une des plus belles et plus anciennes couleurs connues, elle est assez solide lorsqu'elle est employée seule, mais elle a le défaut de noircir à l'air.

Falsifications du vermillon. — Il est assez difficile de se procurer du vermillon absolument pur car il subit de nombreuses falsifications parmi lesquelles la plus commune est l'addition de minium. Il est facile de reconnaître la fraude, en le faisant chauffer à sec dans un matras (1), s'il est pur le cinabre se volatilise complètement, dans le cas contraire les résidus séjournant au fond de la cornue indiquent dans quelle proportion la falsification a été opérée.

Si en jetant une pincée de vermillon sur des charbons ardents, une odeur d'ail se dégage, cela indique la présence de sulfure d'arsenic.

CARMIN ET LAQUE CARMINÉE

Ces deux couleurs, fort jolies, sont tirées du règne animal ; elles sont obtenues par une série d'opérations que l'on fait subir au principe colorant provenant d'un petit insecte nommé cochenille.

Dans la peinture d'équipages on se sert plutôt de laque carminée qui est

(1) Vase en verre de forme sphérique et à long col.

meilleur marché que le carmin et avec laquelle on obtient de fort beaux résultats. On emploie beaucoup de laque carminée rose pour glacer le rechampissage et la laque brune pour la caisse et les trains. Sur un fond brun glacé de laque brune on obtient un ton chaud et magnifique.

Falsifications. — Pour reconnaître les nombreuses falsifications que subit cette couleur, il suffit de la faire bouillir dans de l'eau acidulée d'acide oxalique ; le liquide deviendra d'un rouge vert très vif si la laque est pure, dans le cas contraire, c'est-à-dire si le liquide ne prend pas cette couleur fraîche et vive, c'est qu'il y a fraude.

LAQUE DE GARANCE

La plante qui porte le nom de garance croît partout mais principalement en Turquie d'Asie, en Alsace et dans les départements du midi de la France.

C'est de sa racine séchée et réduite en poudre et après lui avoir fait subir de copieux lavages à l'eau, que l'on obtient par un traitement à l'alun, la couleur appelée garance.

La laque de garance donne une couleur d'un beau rouge semblable à celui de la cochenille et auquel il est supérieur comme solidité et fixité.

On la falsifie beaucoup mais il est des plus facile de reconnaître si elle est pure. On obtient ce résultat en la jetant dans de l'alcali ou plus simplement dans de l'eau claire et chaude ; si le liquide ne se colore pas c'est qu'elle est pure, dans le cas contraire il y a falsification.

COULEURS JAUNES

OCRE JAUNE

L'ocre jaune est une terre ferrugineuse dont la coloration est produite par le peroxyde de fer hydraté.

Elle rend de nombreux services dans la peinture en voitures en raison de son prix peu élevé et des facilités avec lesquelles on opère son mélange avec les autres couleurs.

L'Amérique du Nord, l'Angleterre, la France, ainsi que quelques autres pays possèdent d'importants gisements d'ocre. Celle de l'Amérique est assez appréciée mais elle est loin d'égaler celle de France dont le ton et l'opacité la font préférer comme couleur de fond. Sa richesse en matière argileuse et en silice

lui donne une grande supériorité sur les produits anglais et américains. La silice qu'elle contient en quantité bouche bien les pores du bois, facilite le ponçage et donne aux couches d'apprêt une base forte à texture fine pour les couches suivantes ; dans ce cas on l'emploie mélangée avec du blanc de céruse et de l'huile de lin.

OCRE DE RUE

L'ocre de Rue est une terre de même composition et qui sert aux mêmes usages que l'ocre jaune ; sa coloration est un peu plus foncée.

TERRE DE SIENNE

Terre ferrugineuse de même provenance et composition que les deux précédentes qu'elle égale en solidité. Sa nuance est moins brillante que celle de l'ocre jaune; on l'emploie de préférence pour les glacis.

JAUNE DE NAPLES

Le jaune de Naples est, dit-on, une sorte de crasse que l'on trouve autour des mines de soufre provenant des laves du Vésuve. C'est un beau jaune, de couleur douce qui s'allie très bien avec les autres couleurs mais qui a le défaut de faire verdir, si l'on n'a eu la précaution d'en opérer le broyage sur un marbre et de le recueillir avec un couteau d'ivoire, ceux en acier le faisant verdir.

JAUNE MINÉRAL

Le jaune minéral est produit par une combinaison de mine-orange anglaise et de sel ammoniac. C'est une couleur d'un jaune brillant, très solide, qui couvre bien et qui noircit peu.

JAUNE D'ANTIMOINE

Le jaune d'antimoine est une substance compacte dont la nuance tient le milieu entre le jaune de chrome et le jaune de Naples.

Il est obtenu par une combinaison d'antimoine diaphorétique, de blanc de plomb et de sel ammoniac.

JAUNE DE CHROME

Cette couleur est un chromate de plomb parfois mélangé au baryte et au sulfate de plomb et dont les nuances très variés vont depuis le jaune clair jusqu'à l'orangé foncé.

On l'emploie beaucoup dans la peinture en équipages. La variété la plus estimée est celle connue sous le nom de jaune de Spooner qui se trouve dans le

commerce sous différentes nuances et que l'on vend en poudre, en morceaux ou sous forme de pains carrés. Il couvre bien.

Les meilleurs jaunes de chrome sont ceux qui sont denses, doux au toucher et d'une nuance bien franche.

LAQUE DE GAUDE

De toutes les couleurs extraites de substances végétales, la laque de gaude est celle qui a le plus de solidité et sur laquelle ni l'air ni l'humidité n'ont d'action.

On l'emploie surtout en mélange avec le bleu minéral ou bleu de Prusse pour former de beaux verts transparents d'une très grande solidité. Dans le commerce on la vend sous deux formes : l'ordinaire et la surfine, mais nous conseillerons de n'employer que la surfine qui, préparée avec plus de soins que l'ordinaire ne contient plus aucune partie d'alcali dont la présence altèrerait infailliblement les bleus obtenus par le mélange dont il est parlé ci-dessus.

JAUNE BOUTON D'OR

C'est un chromate de zinc d'un beau jaune, solide, couvrant bien, s'alliant parfaitement aux autres couleurs et ne noircissant pas.

JAUNE JONQUILLE

Le jaune jonquille est un jaune de chrôme basique non calciné.

ORPIN

L'orpin est une couleur d'un jaune citron brillant.

Il en existe deux espèces, l'une naturelle, l'autre produite artificiellement. Le plus estimé est l'orpin naturel que l'on doit choisir luisant et brillant comme l'or et en morceaux pouvant se diviser facilement en minces lames ou écailles.

C'est une couleur assez employée dans la voiture mais qui n'offre pas grande solidité et est assez vénéneuse.

COULEURS VERTES

VERT DE SCHWEINFURT

Le vert de Schweinfurt est obtenu par une combinaison d'arsénite de cuivre et d'acétate. Il est assez solide, mais il couvre peu ; dans le commerce on le

trouve sous différents numéros donnant depuis le vert tendre jusqu'au vert foncé.

On le falsifie par le sulfate de chaux et le sulfate de baryte, mais on peut constater la présence de ces deux produits en le faisant bouillir dans l'esprit de sel ; s'il se dissout complètement il est pur, sinon il y a fraude.

VERT MITIS

Appelé aussi vert de Vienne, le vert mitis est une couleur vénéneuse constituée par l'arseniate de cuivre. Sa teinte fort belle est vert-pré.

On le trouve rarement à l'état absolument pur dans le commerce où on le vend sous divers numéros.

VERT MILORY OU VERT EN GRAINS

C'est un composé de spath, cyanure de potassium et fer, sulfate de plomb et de chromate de potasse qui donne une teinte riche, d'une solidité à toute épreuve et qui couvre bien.

On l'emploie beaucoup.

VERT ANGLAIS

Le vert anglais est obtenu par une composition d'arsénite de cuivre et de sulfates de baryte et de chaux.

On le trouve dans le commerce sous une quantité de nuances, depuis le vert-pomme jusqu'au vert feuille-morte.

Ce vert couvre bien, mais il est peu solide et fait changer le ton des autres couleurs.

VERT DE GRIS

Le vert de gris est produit par l'oxydation du cuivre avec l'acide du vinaigre.

Très employé autrefois, on s'en sert peu aujourd'hui, en raison de son peu solidité et de ses propriétés vénéneuses.

VERDET

C'est le vert de gris cristallisé après avoir été dissous dans le vinaigre.

On s'en sert également peu dans la voiture.

VERT VÉRONÈSE

D'origine anglaise, le vert véronèse est d'une belle coloration, très solide, mais vénéneux.

VERT DE COBALT OU VERT DE ZINC

Ce vert est produit par la calcination de l'oxyde de zinc et du nitrate de cobalt ; cette couleur est très belle et assez solide mais son prix relativement élevé en empêche un plus fréquent emploi.

VERT DE BRUNSWICK OU DE HONGRIE

C'est un minerai verdâtre que l'on trouve à l'état de grains dans certaines montagnes de la Hongrie. Il est d'un beau vert, mais il a le défaut de faire foncer les autres couleurs. Très vénéneux.

On falsifie le vert de Brunswick par l'addition de sulfate de baryte.

COULEURS BLEUES

BLEU DE PRUSSE

Il y a diverses variétés de bleu de Prusse : le bleu de Berlin, bleu de Paris, bleu de Turnbull, etc. ; c'est une belle couleur qui rend beaucoup et qui couvre bien.

Quoique sous le rapport de la fixité il soit inférieur au bleu de cobalt et au bleu d'outremer, il rend des services dans la peinture en équipages où l'on peut le travailler en glacis très minces.

En mélange avec le blanc, il donne une grande variété de beaux tons bleus et produit avec le jaune de jolis tons verts.

Il faut éviter de le mélanger avec des couleurs contenant de l'alcali car ce dernier le ferait changer ou même disparaître en peu de temps.

On le falsifie couramment par l'amidon, le plâtre et le sulfate de baryte.

Pour reconnaître la présence de l'amidon (c'est la fraude la plus fréquente) on fait bouillir le bleu de Prusse dans de l'eau, puis on y ajoute un peu de teinture d'iode. Si l'eau prend une teinte bleue cela dénonce la fraude par l'amidon.

Le plâtre ou sulfate de chaux manifestera sa présence si un précipité blanc se produit lorsque l'on fera bouillir le bleu de Prusse dans une eau légèrement additionnée d'acide azotique ou eau forte.

Si après avoir fait dissoudre le bleu de Prusse dans de l'esprit de sel, il reste des résidus c'est qu'il y a falsification par le sulfate de baryte.

BLEU MINÉRAL OU D'ANVERS

C'est un bleu de Prusse contenant des parties de carbonates de magnésie et de zinc et d'alumine et que l'on peut mélanger aux autres couleurs sans en altérer la nuance.

BLEU D'OUTREMER

Anciennement le bleu d'outremer était obtenu par la pulvérisation de la lazulite, pierre qui devient de plus en plus rare, de sorte qu'il était impossible si non à des prix fabuleux de s'en procurer,

Aujourd'hui cette couleur est préparée chimiquement et les produits que l'on obtient, sans avoir la valeur des précédents, sont cependant fort beaux et en raison de leur solidité rendent de nombreux services dans la peinture en équipages.

On trouve dans le commerce, l'outremer sous une infinité de nuances et de qualités, mais on ne devra employer que les qualités supérieures.

Mouillés à l'essence et détrempés ensuite au vernis, ils donnent une belle nuance bleue émaillée. Il n'est pas nécessaire de les broyer.

Les cendres bleues et l'amidon sont les ingrédients servant à falsifier l'outremer ; il est facile de découvrir la fraude :

On fait infuser l'outremer dans de l'alcali, si ce dernier reste incolore la couleur est pure, si au contraire il se teinte d'une nuance bleu-foncé la présence de cendres bleues est indiquée.

La falsification par l'amidon se reconnaît en faisant bouillir l'outremer dans de l'eau et en y versant ensuite de la teinture d'iode ; il y aura fraude par l'amidon si l'eau se colore en bleu.

LE BLEU DE COBALT

Le bleu de cobalt est très beau d'aspect, sa nuance est très pure et il couvre au moins autant que l'outremer.

COULEURS BRUNES

BRUN VAN-DYCK

Le brun Van-Dyck est produit par la calcination d'une espèce d'ocre jaune. Cette couleur, très solide, est d'un beau ton rouge violacé plus ou moins

accentué suivant le nombre de calcinations auxquelles a été soumise la matière première.

On l'emploie beaucoup dans la peinture en voitures pour préparer les fonds.

TERRE D'OMBRE

La terre d'ombre est une espèce d'argile verdâtre à l'état naturel que l'on amène par la calcination au brun chaud.

On en fait aussi un fréquent emploi.

TERRE DE SIENNE CALCINÉE

C'est la terre de sienne, jaune, à l'état naturel amenée au rouge-brun par suite de sa calcination.

BRUN DE MANGANÈSE

Le brun de manganèse est une terre de nuance plus sombre que la terre d'ombre. Cette couleur est très fine de ton et sèche rapidement.

On l'emploie concurremment avec la terre d'ombre dont elle possède toutes les qualités.

COMBINAISONS DE COULEURS

Nous donnons ci-dessus quelques mélanges de couleurs que l'on pourra diversifier à volonté.

Ainsi, pour obtenir :

Blanc ivoire : on mélangera du blanc de céruse avec une pointe de jaune bouton d'or dite 3e nuance. On peut se dispenser d'ajouter le jaune car le vernis teinte assez.

Brun chocolat : du brun Van Dyck, du noir et de la terre d'ombre.

Brun tabac : du noir d'ivoire, brun Van Dyck et du rouge.

Brun grenat : du brun Van Dyck glacé de deux couches de laque brune.

Bleu de ciel : du blanc de céruse et du bleu.

Bleu d'azur : du blanc et du bleu, glacé de bleu Guimet.

Bleu violet : du blanc et bleu, glacé de laque carminée.

Gris ardoises et autres : du blanc de céruse et du noir.
Jaune chamois : du blanc, ocre jaune, et un peu de rouge.
Jaune paille : du blanc avec un peu de jaune de chrôme 1re nuance.
Jaune souffre : du jaune de chrôme 1re nuance, blanc, et un peu bleu de Prusse.
Vert bronze : du jaune de chrôme 4e nuance, noir, vert olive, et vernis Japon.
Vert bouteille : le noir de fumée, étant verni déterminera la nuance.
Vert d'eau : du blanc de céruse avec un peu de vert Milory.
Vert réséda : du vert ordinaire avec du jaune de chrôme 1re nuance ou du noir d'ivoire et du jaune de chrôme 2e nuance.
Rose : du blanc de céruse avec de la laque carminée.
Amarante : du blanc, de la laque et un peu de bleu, le tout glacé de laque carminée.
Lilas : du blanc, du bleu, et de la laque.
Lie de vin : brun Van Dyck et un peu de blanc, glacé de deux couches de laque brune.

ESSENCES, HUILES ET VERNIS

ESSENCE DE TÉRÉBENTHINE

On s'en sert pour délayer et broyer les couleurs ; elle a la propriété de bien étendre la couleur et de la préparer à recevoir le vernis. On doit la choisir aussi claire que possible et d'une odeur forte et pénétrante. Cette odeur du reste disparaît par suite de l'application du vernis.

Pour certains travaux bon marché on emploie la pinoline, essence provenant de la distillation de résines américaines. On s'en sert pour nettoyer, dégraisser ou poncer les tôles et les trains ainsi que pour la peinture des charrettes, camions, etc.

HUILE DE LIN

L'huile de lin, tirée des graines de la plante du même nom n'est plus guère employée aujourd'hui que pour les couches d'impression.

Pour les apprêts, on se sert d'huile cuite, mais encore n'est-ce qu'en petite quantité. Nous en recauserons lorsque nous traiterons les apprêts des caisses.

SICCATIFS

Le siccatif est une huile de lin bouillie avec de la litharge, du peroxyde de manganèse et un peu de terre d'ombre.

Il doit être employé avec modération, autrement il en résulterait de fâcheux désagréments, tels que, gerces, cassures, etc.

JAPON. — VERNIS NOIR

Le vernis Japon est un vernis au bitume de Judée; il est employé pour les noirs des caisses et des trains dont il accentue la couleur.

On ne devra employer ce vernis que de première qualité ; avec celui de qualité inférieure on n'obtiendrait qu'un travail défectueux car il gercerait infailliblement.

Pour les travaux bon marché il est bien préférable de vernir directement sur le noir que d'employer du Japon de qualité inférieure que l'on doit réserver exclusivement pour les intérieurs de voitures de commerce, le camion, les raccords, etc.

VERNIS

Le vernis est fabriqué avec de l'huile de lin et des gommes dures de premier choix. Il en existe de plusieurs sortes :

1° Le vernis superfin à caisses que l'on emploie pour la finission des voitures de luxe ;

2° Le vernis surfin à caisses pour les voitures de demi-luxe ou belles voitures de commerce;

3° Le vernis fin à trains, pour la finission des trains de voitures de luxe ;

4° Le vernis à trains n° 2 pour le demi-luxe et les revernissages ;

5° Le vernis Flatting à polir pour les fonds et détremper les teintes et pour vernir les caisses et les trains ;

6° Le vernis à la colle d'or qui sert à détremper les teintes et les rendre plus siccatives ;

7° Le vernis à teinte pour détremper les teintes foncées.

C'est le meilleur marché des vernis, aussi l'emploie-t-on beaucoup pour les voitures de demi-luxe, les voitures de commerce, camions, etc.

CHAPITRE IV

VOITURES DE LUXE, DE DEMI-LUXE OU DE COMMERCE

Après les préliminaires faisant l'objet des précédents chapitres nous allons maintenant aborder la partie pratique pour l'exécution du travail, en donnant plusieurs exemples et différents genres de travaux.

Nous prendrons comme types deux voitures ensemble, une de luxe et l'autre que nous appellerons demi-luxe. Cette dernière, tout en étant soignée, reviendra bien meilleur marché par suite de la suppression d'une partie des matières premières et de la main-d'œuvre. Ce travail est malheureusement aujourd'hui le plus usité en raison de la concurrence qui, devenant de plus en plus grande, oblige le carrossier à livrer ses voitures aux meilleures conditions possibles tout en en garantissant la solidité.

Dans le demi-luxe, nous comprendrons la belle voiture de commerce.

Afin d'éviter toute confusion nous traiterons chacune des opérations suivant l'ordre dans lequel elles se succèdent pendant l'exécution, c'est-à-dire depuis que la voiture sort de la menuiserie jusqu'à la finission et nous donnerons après chaque opération, la manière de détremper les teintes que nous aurons indiquées dans le cours du travail.

Les cuirs. — D'une façon générale, nous ne saurions trop recommander les cuirs des coupés, cabs, etc. Il arrive fréquemment que pendant la pose quelques gouttes de colle viennent les maculer. On devra enlever avec soin ces gouttes au racloir pour éviter que la colle ne se détrempe lors du ponçage à l'eau, ce qui occasionnerait des désagréments.

Il faut se garder de les imprimer avant de s'être assuré qu'ils sont parfaitement secs, ce qui demande de 8 à 10 jours.

Quand les trois grands panneaux d'un coupé sont en cuir, on ne devra jamais faire percer le cuir de la lunette placée dans le panneau de derrière. On le clouera tout autour, mais sans le découper, car lors du ponçage l'eau s'infiltrerait

entre le cuir et le bois, décollerait le cuir et lui ferait faire poche, d'où résulteraient des inconvénients parfois irréparables. Il est donc préférable de ne procéder à cette opération que lorsque la voiture est à la garniture.

IMPRESSION DES CAISSES (LUXE)

Avant l'impression on passera une visite sérieuse à la caisse et on lui donnera un bon coup de papier de verre afin de la débarrasser des bavures qui pourraient y rester ; puis on l'époussettera avec une brosse assez large, en prenant soin de bien nettoyer les coins.

On donnera alors, la première couche de blanc à l'huile en veillant à ce que le blanc pénètre bien dans toutes les cavités et principalement dans les trous de pointes. On ne saurait trop recommander d'apporter dans ce travail beaucoup d'attention et de soins, car il a une grande importance par la suite.

Après avoir laissé sécher cette première couche 12 à 14 heures, on pourra donner la seconde, après toutefois s'être assuré que la première couche est bien sèche, ce qui demande plus longtemps lorsque le temps est humide. On évitera les coulures et les épaisseurs.

Lorsque les deux couches de blanc seront bien sèches on mastiquera les trous de pointes (souvent assez profonds) avec du mastic au Japon. Il est indispensable que ce travail se fasse avant les apprêts, car lorsque l'on donne la première couche d'apprêt il arrive généralement que ces trous se remplissent presque entièrement. La quantité de liquide qu'ils retiennent étant trop grande ils ne sèchent pas et plus tard, même après le ponçage ils ressortent et forment bosse au-dessus de chaque trou de clou ; c'est pourquoi si l'on veut éviter ces désagréments, nous insistons pour que le masticage de ces petits trous s'opère immédiatement après la deuxième couche de blanc.

Préparation du blanc à l'huile. — Blanc de céruse broyé à l'huile délayé avec de l'essence et peu de siccatif.

Mastic au Japon. — Blanc d'Espagne bien écrasé avec du vernis Japon. Le faire bien consistant. Pour le conserver et l'empêcher de sécher le tenir dans l'eau.

IMPRESSION DES CAISSES (DEMI-LUXE)

La voiture de demi-luxe, dont les panneaux sont en tôle, tels que les omnibus, voitures de commerce, fiacres, etc., demande un travail tout spécial.

La carcasse de la voiture sera peinte en vieille couleur ainsi que l'intérieur

des tôles avant leur pose. Lorsque les tôles seront en place, on imprimera avec du blanc de céruse un peu épais, le derrière des moulures en bois ainsi que leur emplacement sur la tôle.

Après que la caisse sera revenue de la menuiserie on poncera les tôles à l'essence afin de les débarrasser des matières grasses dont elles pourraient être recouvertes.

Comme première couche d'impression pour les tôles nous préconisons, le permanent Wood-Filing. Cette sorte d'huile mise sur le fer est d'une solidité à toute épreuve; il faut qu'elle soit employée à sec et coupée avec de l'essence. Une fois bien sèche on donnera partout une couche de blanc à l'huile et on pourra ensuite commencer les apprêts.

Aluminium. — Depuis quelques années, certaines caisses telles que celles des coupés, mylords et principalement les voitures automobiles, se font en aluminium. On apprête ces caisses directement avec du Filing-up pur détrempé comme les apprêts ordinaires, *mais sans céruse*. On peindra également l'intérieur, mais de une ou deux couches seulement, et simplement pour qu'aucune partie ne reste exposée à l'air qui rongerait l'aluminium.

IMPRESSION DES TRAINS

De même que pour la caisse une visite soigneuse s'impose avant l'impression du train.

Les ressorts qui sont toujours recouverts d'huile et de matières graisseuses seront nettoyés et lavés à l'essence ; on examinera s'il n'y a pas des parties de bois brûlées ou enfumées et on les nettoiera. Les parties rouillées seront également nettoyées à l'essence et passées au papier de verre.

Ces soins donnés, on imprimera alors le train avec du blanc à l'huile en veillant à ce qu'il ne soit pas trop épais.

Les apprêts de la caisse étant terminés et le train imprimé, on mastiquera la caisse au mastic au vernis en n'en mettant absolument qu'aux endroits nécessaires. C'est toujours un tort de mettre du mastic inutile, d'abord c'est une perte de temps et ensuite parce qu'il n'en reste aucune trace lorsque la caisse est poncée.

On mastiquera les ressorts du train principalement sur les plats pour cacher les marques de fabriques et les aspérités. On pourra éviter cette opération pour les dessus lorsqu'ils seront bien arrondis et bien meulés. Les plats d'essieux seront également mastiqués.

Guide. — Pour faciliter le ponçage, on donnera sur la caisse une couche de

guide, composée d'ocre rouge détrempée avec de la vieille essence ; celle-ci est généralement assez grasse pour qu'on puisse se dispenser d'y ajouter d'autres vernis.

On s'assurera que ce guide tient suffisamment et la caisse et le train sont prêts à poncer.

CHAPITRE V

DES APPRÊTS

Nous donnons ici trois sortes d'apprêts en indiquant leur composition :

1° Apprêt ordinaire à l'ocre ;

2° Apprêt anglais au Filing-Hup ;

3° Apprêt tout à la colle pour les réparations, les rhabillages pressés.

Apprêt ordinaire. — *Sa composition.* — Nous prendrons comme mesure le pot d'un litre.

Mettre dans un grand pot en fer ou en bois les quantités suivantes :

Ocre jaune.	3 pots d'un litre.
Ocre rouge.	3 —
Céruse broyée à l'huile. . . .	10 kilogs.
Essence.	3 litres.
Huile crue	1/4 litre.
Siccatif.	1/4 litre.
Vernis à teinte	1/2 litre.

On peut donner une couche par jour de cet apprêt en s'assurant, chaque jour, que la couche précédente est bien sèche et en tenant compte l'hiver que la température étant plus humide l'apprêt sèche plus lentement.

Apprêt anglais au Filing-Hup. — Cet apprêt est plus siccatif que le précédent ; il a la propriété de durcir beaucoup plus vite, aussi est-il utilisé de préférence à tout autre dans la carrosserie.

Voici sa composition :

Filing Hup.	5 pots d'un litre.
Céruse à l'huile	1 pot 1/2.
Vernis à teinte	1 litre 1/2.
Colle d'or	1/2 litre.

On peut donner deux couches par jour en été ou l'hiver dans un local bien chauffé.

Apprêt à la colle. — Cet apprêt rend de très grands services dans les cas pressés, pour les rhabillages, panneaux accidentés, etc. Comme on ne devra l'employer que dans ces ces circonstances on ne le préparera qu'en petite quantité :

Filing-Hup.	1 pot d'un litre.
Céruse broyée à l'essence . . .	1/4 pot.
Essence.	1/4 litre.
Colle d'or	1/4 litre.

On devra veiller à ce que l'apprêt ne soit pas trop gras; nous faisons cette remarque en raison de ce que certaines colles d'or sont plus grasses les unes que les autres et d'une façon générale les apprêts doivent plutôt être maigres.

Avec l'apprêt à la colle d'or on peut donner une couche toutes les deux heures.

COUCHES D'APPRÊT

Aussitôt les couches d'impression bien sèches, on commencera les couches d'apprêt, en se servant d'une brosse assez grosse pour les panneaux et d'une petite pour les baies. On aura soin de dégorger les moulures afin de faire disparaître les épaisseurs qui amèneraient des complications lors du ponçage.

En employant les apprêts trop épais, on occasionnerait des cordes ; on obvie à cet inconvénient en ajoutant un peu d'essence.

Toutes les couches doivent se croiser : ainsi, par exemple, si l'on a donné la première en long la seconde devra être donnée en travers et ainsi de suite.

On donne généralement : 8 couches d'apprêt sur les caisses et 12 ou 14 sur les impériales et sur les cuirs ; 5 couches suffisent pour les voitures de demi-luxe et la voiture de commerce.

Pour les voitures dont les panneaux sont en tôle et dès que la deuxième couche d'apprêt aura été donnée, on mastiquera au vernis les jointures des panneaux et les trous de clous après chacune des couches successives. Les couches de mastic devront être très minces de façon à éviter les gerçures.

CHAPITRE VI

PONÇAGE

PONÇAGE DES CAISSES (LUXE)

Le ponçage des voitures est une opération très délicate demandant beaucoup d'attention et de connaissances du métier ; somme toute, c'est une opération que l'on ne doit confier qu'à des gens expérimentés.

On se sert, pour le ponçage, de la pierre factice ou de la pierre ponce.

La pierre factice se trouve dans le commerce sous différents numéros, mais nous ne pouvons la désigner ainsi, la grosseur des grains étant très variable suivant qu'elle provient de l'un ou l'autre fabricant. D'une façon générale, le gros grain sert à poncer les veilles peintures, le grain moyen pour la voiture de commerce et dégrossir la voiture de luxe et le grain fin pour le demi-luxe et la voiture de luxe. Cependant pour un travail soigné la pierre ponce est encore préférable.

On peut aussi dégrossir à la pierre factice et finir à la pierre ponce. Pour les moulures et les coins la pierre factice rend des services, en ce sens qu'elle est plus facile à tailler et plus résistante que la pierre ponce dont le défaut est de s'écraser facilement et de s'égrainer.

A notre avis, les parties les plus délicates du ponçage sont certainement les frises dans lesquelles il est bien rare que l'on ne fasse pas de biseaux. Pour éviter ces biseaux on poncera d'abord le tour des frises avec une petite pierre en appuyant davantage sur la pierre du côté de la moulure de façon à former un bombé. On finira ensuite le milieu avec une pierre aussi large que possible.

En ponçant il faut éviter d'arriver jusqu'au bois. S'il arrivait par exemple que l'on rencontre une cavité on devrait s'arrêter dès qu'apparaîtrait le blanc.

PONÇAGE DES CUIRS

Les plus grandes précautions doivent être prises pour le ponçage des cuirs, afin de ne pas les attaquer. Autrement l'eau pénétrerait et les faisant décoller formerait une bosse que l'on serait impuissant à faire disparaître.

Le seul remède, quand malheureusement ce cas se présente est d'appliquer sur cette partie un fer chaud, mais celui-ci fait toujours un trou que l'on est obligé de mastiquer. De plus il est bien rare que la partie abîmée ne soit pas visible après la finission. On ne procèdera donc jamais avec trop de soins pour éviter ces fâcheux accidents.

Pour le ponçage des grands panneaux on emploiera des pierres aussi larges que possible.

Pour les panneaux entourés de baguettes ou moulures, de même que nous le disions précédemment pour le ponçage des caisses, on devra éviter d'appuyer la pierre sur la moulure de crainte de former un biseau. On frottera donc les tours parallèlement à la moulure et en dégageant bien les coins.

Chaque panneau terminé sera lavé proprement et on débarrassera avec soin, les coins de la boue qui aurait pu s'y former.

PONÇAGE DES TRAINS (LUXE)

Lorsqu'il s'agit de certains travaux très soignés, les jantes des roues, moyeux, traverses de derrière, qui ont reçu deux ou trois couches d'apprêt, doivent être poncés à l'essence avec une pierre factice.

Dans un travail irréprochable, on est obligé de faire subir cette opération aux moyeux qui sont toujours rugueux. On peut, pour ce ponçage, se servir d'essence bon marché, la Pinoline par exemple. L'essence se met sur la partie à poncer au moyen d'une vieille brosse, puis on essuie avec un chiffon.

Les mastics des ressorts et des essieux sont poncés à l'eau. Ensuite tout le train sera poncé au papier de verre, la couche de blanc servant de guide.

On forcera sur les bois pour en atténuer les veines. Les raies de roues seront également forcés au papier de verre en ayant soin d'arrondir la vive arête des flammes.

Les arêtes des moulures seront légèrement arrondies.

Les épaisseurs de mastic, les gouttes d'apprêt seront enlevées au couteau.

Il faudra s'assurer qu'il ne reste plus de graisse dans les rouleaux des ressorts et on passera le couteau entre chaque lame.

Le train sera bien épousseté après avoir été entièrement poncé.

PONÇAGE DES CAISSES (DEMI-LUXE ET COMMERCE)

Le ponçage des voitures de demi-luxe et de commerce qui n'ont reçu que cinq couches d'apprêt doit être mené plus rapidement.

Tout se fait à la pierre factice.

Les moulures sont simplement dressées ainsi que les feuillures des portes.

Les panneaux, les plus en vue, sont poncés soigneusement, car dans ce genre de travail le dressage ou second ponçage est supprimé. Puis la caisse sera mise directement en fond après le ponçage et la révision du mastic.

PONÇAGE DES TRAINS (DEMI-LUXE ET COMMERCE)

Après avoir poncé les mastics des ressorts, on donnera un bon coup de papier de verre partout.

On procèdera à un nettoyage sérieux, on époussètera, puis on imprimera le train. S'il doit être foncé on l'imprimera en gris, s'il doit être rouge en ton chair et s'il doit être jaune en blanc à l'huile.

CHAPITRE VII

NETTOYAGE ET DÉGUISAGE

CAISSE (LUXE)

Après l'opération du ponçage on fera subir à la caisse un nettoyage complet. On grattera toutes les bavures d'apprêt des dessous de portes, des bords, des entrées et les baguettes de recouvrement. Les coins seront nettoyés avec soin et les arêtes des moulures bien arrondies afin qu'elles ne puissent être attaquées lors du polissage. Ensuite on passera au papier de verre fin les panneaux et on époussètera toute la caisse.

Une fois ce travail terminé, on déguisera la caisse en noir de fumée sauf les parties qui seraient au bois tels que les derrières de portes, les intérieurs de coulisseaux, etc., qui seront mis en gris à l'huile.

Composition du noir de fumée. — Battre du noir de fumée à l'essence, bien serré. Le noir de fumée étant gras par lui-même on le détrempera tout à la colle et on y ajoutera ensuite l'essence nécessaire· Il doit être employé très mince et à sec afin d'éviter les cordes.

Le train sera mis en gris, en couleur chair ou en blanc suivant la nuance qu'il doit avoir lors de la finission.

Composition du gris. — Battre dans un pot un peu de noir de fumée avec de l'essence, y ajouter du blanc à l'huile et très peu de siccatif.

On tiendra la première couche de gris un peu plus claire en y ajoutant du blanc.

Composition de la couleur chair. — Battre un peu de rouge factice à l'essence, mettre du blanc à l'huile et très peu de siccatif.

MASTICAGE DE LA CAISSE (LUXE)

La caisse ainsi déguisée sera ensuite masliquée au vernis pour être dressée.

Avant de mastiquer la caisse, on la frottera avec un morceau de moquette; les trous et les défauts qui à première vue auraient échappé sont plus visibles. Il ne faut pas essayer de boucher en une seule fois un trou trop profond, il est préférable de donner plusieurs couches minces.

Le lendemain la caisse sera prête à être dressée. Le dressage a pour but de s'assurer qu'il n'existe aucun défaut de ponçage.

Cette opération doit se faire entièrement à la pierre ponce très douce. On poncera les mastics en évitant de creuser; on passe ensuite la pierre douce sur tous les panneaux, le plat des baguettes, ainsi qu'à toutes les parties en vue de la voiture puis après un bon nettoyage la caisse est prête à mettre en fond.

MASTICAGE DU TRAIN (LUXE)

La révision du mastic au vernis sur les ressorts est indispensable ; pendant qu'il sèche on passe le reste du train au mastic à l'huile.

D'abord on passe partout le papier de verre fin pour égrener le gris puis on mastique tous les trous ainsi que les défauts qui se présentent soit dans le fer soit dans le bois.

Nous ne saurions trop recommander de ne *jamais mastiquer les jointures entre le bois et le fer*. Cette opération à laquelle beaucoup de peintres procèdent à un très grand inconvénient ; c'est que lors des premières trépidations, tout ce mastic qui commence à être sec saute et entraîne avec lui des écailles de peinture. Il faut au contraire accuser franchement la rainure ce qui n'en est pas plus disgrâcieux et la peinture y gagne en solidité. Les peintres en équipages et les carrossiers s'éviteront souvent des reproches en suivant ce conseil.

On poncera ensuite les mastics des ressorts, on les nettoiera puis après avoir épousseté convenablement on donnera la deuxième couche de gris.

NETTOYAGE ET MASTICAGE (DEMI-LUXE ET COMMERCE)

Caisse. — On mastiquera la caisse au vernis après l'avoir poncée et nettoyée. Ensuite on imprimera en gris les parties qui seraient au bois.

Dans le cas ou lors du ponçage on aurait mis à nu la tôle on aura soin de recouvrir ces parties de gris à l'huile.

Dès que les mastics seront secs on les poncera et on mettra la caisse en fond directement sur l'apprêt.

Train. — On donnera un coup de papier de verre au train, on le mastiquera convenablement puis on passera la deuxième couche de gris, de rose ou de blanc suivant la couleur désignée pour la finission.

CHAPITRE VIII

LES FONDS

CAISSE (luxe)

La caisse dressée et nettoyée sera mise entièrement en noir de fumée. Si à ce moment, comme cela arrive parfois, on s'apercevait que quelque endroit a été oublié lors du masticage, on se servirait, pour ne pas retarder le travail, de mastic au vernis tout à la colle lequel peut être poncé une ou deux heures après.

Le bleu étant la couleur la plus généralement répandue et aussi une des plus difficiles à employer, nous l'adopterons comme type pour servir de base à nos démonstrations.

Règle générale, le bleu doit être employé très mince et on devra éviter de l'employer trop mat car il risquerait de nuancer.

Manière de détremper le bleu. — Battre dans un pot du bleu d'Outremer avec de l'essence, bien serré, afin de le délayer parfaitement et le détremper avec du Flating. S'il n'était pas suffisamment liquide, on y ajouterait de l'essence.

NOIR D'IVOIRE. — PREMIÈRE COUCHE DE BLEU

Après avoir frotté la caisse au moyen d'un morceau de moquette ou de drap on l'époussètera puis on fera tous les gros noirs au noir d'ivoire.

Supposons, par exemple, qu'il s'agisse d'un coupé, on commencera par l'impériale, les grands panneaux de lunette et de custodes ; on continuera par le coffre du devant, le passage de roues et on terminera par le cul de singe.

De préférence on se servira de brosses faites, un peu usées ; beaucoup se servent de putois et pour finir lissent avec une brosse ; les deux méthodes se

valent, c'est une affaire de goût et d'habitude et nous laissons à l'appréciation de chacun le soin de discerner celle qui lui paraît la plus pratique.

On aura soin d'essuyer les moulures avec un chiffon afin d'enlever les épaisseurs qui auraient pu s'y former lors de l'exécution des panneaux.

Manière de détremper le noir d'ivoire. — Le noir d'ivoire broyé à l'essence sera détrempé au Flatting ou au vernis à teinte avec moitié de colle d'or. On le tiendra toujours mince et on donnera la couche bien uniforme.

Ce travail terminé, on passe aux bleus. La teinte étant très mince, on fera les bleus au putois ; on lissera les panneaux à la brosse en évitant les épaisseurs.

Les parties en teinte dans un coupé sont le panneau de dossier, les brisements, les portières, les baies, les pieds de caisse et la coquille ; dans un phaëton, la rotonde et les pieds de caisse.

TRAIN (LUXE). — PREMIÈRE COUCHE

Si le train est brun, vert ou de quelque autre ton foncé, on le peindra directement sur la couche de gris.

Ici nous supposerons qu'il est bleu comme la caisse, cette couleur présentant plus de difficultés. Nous lui donnerons également une couche de noir de fumée.

On le passera d'abord au papier de verre fin, un peu usé, afin d'enlever tous les grains qui auraient pu rester sur la couche de gris. Ce travail demande à être exécuté soigneusement et consciencieusement car il a beaucoup d'importance ; s'il était négligé ou mal fait tous ces grains ou épaisseurs seraient mis à découvert lors du polissage et forceraient pour y remédier à reglacer une partie du train.

Lorsque le train sera passé au papier de verre, on revisionnera de mastics à l'huile et on mettra le train en noir de fumée ; toutes les couches seront faites au putois.

CAISSE (LUXE). — PREMIÈRE COUCHE DE JAPON, DEUXIÈME COUCHE DE BLEU

La caisse sera soigneusement époussetée de préférence avec un plumeau pour ne pas risquer de salir les bleus, puis on japonnera tous les noirs en se servant de brosses au Japon. Ces brosses seront spécialement affectées à ce genre de travail après que l'on s'en sera servi dans d'autres teintes ; on ne risque pas ainsi qu'elles laissent de la saleté ou des poils.

Chaque panneau sera empâté de Japon bien étendu en veillant à ce que la couche soit partout bien égale. On lissera le panneau d'abord dans le sens horizontal pour terminer dans le sens vertical et en ayant soin d'éviter les coulures. Ce travail demande à être exécuté rapidement de façon à ce que l'on puisse travailler le Japon avant qu'il ne prenne. Puis on ramassera à l'aide d'une petite brosse le dessous des baguettes afin d'en faire disparaître l'épaisseur de Japon qui aurait pu s'y former.

Ce travail terminé, on rangera les brosses dans un pot ou boîte rectangulaire appelée « Bain » et contenant de l'essence avec une légère quantité d'huile de lin. Les brosses doivent être percées d'un trou au-dessus des clous, de façon à ce que l'on puisse les enfiler dans une petite broche de fer et les tenir suspendues sans qu'elles ne puissent toucher le fond. De cette façon les poils ne se retroussent pas et ne risquent pas de ramasser les saletés qui peuvent se trouver au fond du bain.

Après la première couche de Japon donnée à la caisse, on lui donnera sa deuxième couche de bleu, en opérant exactement de la même façon que pour la première. Ne pas oublier de bien essuyer les corps appelés aussi moulures puis on les passera au noir d'ivoire et nous laisserons sécher toute la caisse jusqu'au lendemain.

TRAIN (LUXE). — PREMIÈRE COUCHE DE BLEU

Laissons la caisse sécher et occupons-nous pendant ce temps de la première couche de bleu à donner au train.

Le train que nous avons précédemment passé au noir de fumée sera frotté avec un morceau de drap ou de moquette avant de le mettre au bleu.

La première couche lui sera donnée à l'aide d'un putois et en employant le bleu très mince comme pour la caisse.

Quant aux rais des roues, nous conseillons de ne les faire que trois par trois, c'est-à-dire que nous commencerons par faire les derrières de trois rais, puis on passera devant pour les finir ; on peindra ensuite les trois suivants et ainsi de suite de façon à éviter les épaisseurs.

Laissons maintenant le train sécher à son tour et revenons à la caisse.

CAISSE (LUXE). — PREMIÈRE COUCHE DE VERNIS

Le lendemain, lorsque la caisse est sèche on vernit les bleus.

Les brosses au vernis devront être tenues dans les mêmes conditions que les brosses au Japon, c'est-à-dire suspendues par une brochette en fer et les poils

de la brosse trempant dans un bain renfermant de l'essence et un peu d'huile de lin. Pour les garantir de la poussière l'ouverture de ce bain sera fermée par un morceau de toile à parquet percé au milieu de façon à laisser passer le manche des brosses.

Dans cette première couche de vernis et pour soutenir le ton, nous ajouterons une pointe de bleu.

Chaque panneau sera empâté d'une couche bien uniforme de vernis en ayant soin de finir en remontant, puis au moyen de la petite brosse on dégagera bien les coins pour éviter des descentes de vernis.

Il faut autant que possible préserver les corps ou moulures, mais malgré toutes les précautions que l'on peut prendre, il est bien rare qu'elles ne soient pas atteintes par le vernis; on les nettoiera donc avec une petite brosse bien épurée afin d'enlever l'épaisseur et on les japonnera ensuite.

TRAIN (LUXE). — DEUXIÈME COUCHE DE BLEU

Le train étant sec, on lui donnera sa deuxième couche de bleu en commençant par le derrière du train et le dessus de rond, en un mot à tout ce qui tient à la caisse, de façon à ce que l'on puisse glacer ces parties le soir même. La couche étant donnée on découpera les noirs du derrière du train et du dessus de rond et le soir à la dernière heure on pourra les vernir. En procédant ainsi on ne risque pas de les tacher le lendemain en chiffonnant la caisse. On mettra également une pointe de bleu dans le vernis pour soutenir le ton ; on l'emploiera pur, sans être coupé avec de l'essence et on le passera comme une teinte ordinaire, c'est-à-dire sans empâter.

LES FONDS (DEMI-LUXE ET COMMERCE)

Caisse. — La caisse poncée et révisionnée de mastics au vernis sera mise directement en fonds.

Ici, nous prendrons pour exemple une voiture verte.

Les parties noires et les moulures seront faites au noir d'ivoire, le reste en vert.

Nous laisserons ce travail sécher 6 ou 8 heures puis après avoir bien épousseté la caisse, nous ferons un glacis de vert en mélangeant moitié vernis Flatting moitié vert de la caisse et avec lequel on glacera tous les verts. On essuiera les corps ou moulures pour enlever le glacis qu'on aurait pu y mettre, puis on japonnera tous les noirs en commençant par les grands panneaux et en suivant les moulures.

Les outils sont les mêmes que ceux employés pour le luxe et doivent être tenus de semblable façon.

Train. — Le train sera passé au papier de verre fin, révisionné de mastic à l'huile puis on lui donnera la première couche de vert.

S'il s'agit d'un travail pressé ou pourra faire subir aux voitures deux opérations dans la même journée, en employant des teintes tout à la colle. Le premier travail étant fait le matin et dans un endroit chaud, on pourra japonner les noirs et glacer les verts dans la soirée, puis vernir la caisse et le train le lendemain pour la garniture. Toutefois nous sommes forcé de reconnaître que ces travaux sont par trop expéditifs, trop précipités et qu'il est préférable de ne procéder qu'à une seule opération par jour.

Composition du vert. — Le vert étant broyé à l'essence, on le détrempera tout à la colle d'or.

Ensuite, nous donnerons la deuxième couche de vert au train à l'exception du dessus de rond et du derrière du train que nous ne ferons que lorsque la caisse sera chiffonnée.

Nous faisons remarquer que pour ce genre de voitures, nous avons supprimé sur la caisse, les couches de noir de fumée, une couche de vert et une de Japon. Il en sera de même pour le train auquel nous ne donnerons qu'une couche de vernis à polir. Cette différence est très appréciable en ce sens qu'elle permet d'établir la peinture à très bon compte, une partie de la main-d'œuvre et des marchandises employées se trouvant supprimées. Toutefois, et sans pour cela faire du luxe proprement dit, si on tient à obtenir un travail soigné on donnera une couche de noir de fumée sur l'apprêt et deux couches de vert au lieu d'une ; deux couches de vernis au vert seront dans ce cas indispensables, mais le travail ne pourra qu'y gagner en aspect et solidité.

CHAPITRE IX

CHIFFONNAGE ET VERNISSAGE

CHIFFONNAGE. — CAISSE (LUXE)

Le chiffonnage consiste à ternir le vernis ou à le polir avec de la ponce en poudre que l'on met dans une sébile.

Avant de commencer l'opération du chiffonnage, chaque panneau doit être passé à l'eau avec une éponge.

On prend alors des morceaux de drap coupés de différentes largeurs suivant la grandeur des parties à polir ou chiffonner, puis après les avoir mouillés et pliés en cinq ou six on étend la ponce en frottant graduellement au fur et à mesure que la ponce s'écrase. Ce premier chiffonnage doit être fait très légèrement, simplement pour ternir le vernis.

Il faut éviter de laisser sécher la ponce; les coins seront lavés avec une brosse à laver. On fera de même pour les panneaux que l'on essuiera aussitôt finis. Le derrière du train et le dessus du rond qui forcément auront reçu de la ponce seront également lavés, puis on époussètera la caisse avec une brosse propre un peu large en prenant soin de bien enlever la ponce des coins.

DEUXIÈME COUCHE DE JAPON. — DEUXIÈME COUCHE DE VERNIS

Le nettoyage terminé, on donnera aux noirs la deuxième couche de Japon auquel on aura ajouté un tiers de vernis Flatting à polir, en opérant comme pour la première couche.

Ensuite on donnera la deuxième couche de vernis Flatting sur les bleus et on rejaponnera les corps ou moulures.

DEUXIÈME CHIFFONNAGE. CAISSE (LUXE)

Le deuxième chiffonnage doit être bien plus forcé que le premier et il demande plus de soins. Tous les gros grains qui pourraient se trouver à la surface du vernis devront disparaître et les coins seront chiffonnés très minutieusement. Une grande attention est nécessaire et doit être apportée afin d'éviter d'attaquer les teintes du dessous et qui entraînerait d'abord une perte de temps et ensuite ne donnerait qu'un travail défectueux.

Chaque panneau devra être lavé et essuyé très proprement; les coins seront lavés avec une brosse afin de faire disparaître complètement la ponce qui aurait pu y être restée.

VERNISSAGE POUR LA GARNITURE. CAISSE (LUXE)

Le vernissage pour la garniture ayant une très grande importance, on ne saurait l'exécuter avec trop de soins de manière à obtenir une caisse très propre et faciliter le polissage qui de ce fait sera moins long. De plus tous ces soins combinés sont l'indice d'une finission irréprochable.

La caisse sera époussetée convenablement et préparée pour être vernie. Les coins seront arrêtés au vernis Sœhnée ainsi que tous les endroits dans lesquels on suppose que la ponce aurait pu être retenue ; les brosses devront être très propres; puis on vernira la caisse d'une bonne couche de vernis Flatting à polir en veillant à ce que la couche soit partout bien égale. On se gardera de travailler trop le vernis, il est préférable de le laisser s'étendre de lui-même et on évite ainsi qu'il ne fasse corde.

Les dessous de baguettes seront ramassés soigneusement avec une petite brosse pour éviter une descente de vernis.

CHIFFONNAGE ET VERNISSAGE. TRAIN (LUXE)

Préparation. — Le train ayant reçu sa deuxième couche de bleu, toutes les parties qui devront être noires seront découpées en noir d'ivoire au moyen d'un pinceau à plume dit « pinceau à raccords ».

Les parties en noir dans un train sont généralement: les essieux, les brides, le rond, les tirants, les armons (quand ils sont en fer), les frettes, les cordons de derrière et les fers des roues.

Le noir ayant été détrempé tout à la colle séchera rapidement et trois ou quatre heures après, on pourra vernir tout le train. Pour cela on emploiera le

vernis pur, en y ajoutant une goutte de bleu (mais très peu) et en l'étendant comme une teinte ordinaire, sans empâter.

Chiffonnage. — On opèrera le chiffonnage au moyen d'une vieille éponge un peu dure imbibée d'eau et de ponce en poudre avec laquelle on frottera partout. Les grandes parties comme par exemple, les plats des ressorts et traverses de derrière seront faites au chiffon de manière à enlever les gros grains qui pourraient s'y trouver.

On lavera ensuite à l'eau propre avec une brosse à laver et une éponge, puis on essuiera bien.

Vernissage. — Le train chiffonné sera bien épousseté dans tous les coins ainsi que les dessous pour éviter qu'on ne retrouve de la ponce en vernissant ce qui salirait tout le travail. On vernira tout le train assez grassement d'une bonne couche de vernis Flatting à polir bien étendue. Puis avec la brosse à vernir que l'on aura soin d'épurer sur le bord du pot, on relèvera tout le vernis qui aurait coulé en dessous du train et qui servira largement à le couvrir.

Les dessus seront ramassés soigneusement pour empêcher le vernis de couler et on videra tous les creux en se servant d'une petite brosse. On visitera le tour des têtes de boulons ainsi que les plats des ressorts pour éviter les coulures et les épaisseurs. Nous conseillons de visiter chaque partie terminée quelques instants après de façon à faire disparaître les épaisseurs qui auraient pu s'y former.

Le train ayant reçu une précédente couche de vernis celle-ci devra s'arrondir parfaitement.

Après que les roues auront été vernies, on leur fera exécuter aussi souvent que possible un demi-tour, jusqu'à ce que le vernis soit complètement pris.

Le lendemain on pourra remonter la voiture pour la passer en sellerie. Certaines précautions devront être prises pour remonter la voiture et on évitera pour la lever de toucher à aucune des parties ayant reçu du vernis qu'autrement l'on écraserait; pour mettre les roues en place, on les prendra par les intérieurs des frettes et on remontra l'avant-train en se servant d'un faux timon; enfin on descendra la voiture des tréteaux sur laquelle elle repose au moyen de bâtons.

CHIFFONNAGE ET VERNISSAGE (DEMI-LUXE ET COMMERCE)

Caisse. — On chiffonnera la caisse exactement comme nous l'avons indiqué pour la voiture de luxe.

Après avoir bien épousseté la caisse, nous arrêterons les coins avec un peu de vernis blanc à l'alcool. Nous employons ce vernis pour les travaux meilleur

marché, son prix de revient étant inférieur à celui du vernis Sœhnée et les résultats que l'on obtient avec étant à peu près identiques. Il a pour but de fixer la ponce ou la poussière qui aurait pu rester dans les coins et on ne risque pas de la traîner le long des panneaux lorsqu'on les vernira.

Toute la caisse sera ensuite vernie au vernis Flatting à polir. Cette couche devra être donnée grassement pour garnir le plus possible mais en ayant soin de prendre les plus grandes précautions pour éviter les épaisseurs et les coulures. On nous reprochera peut-être d'insister trop fréquemment sur ce point, cependant il a une grande importance pour la suite en raison des graves inconvénients qu'il ne manquerait pas de susciter lors du polissage. C'est pourquoi nous ne saurions trop recommander d'apporter toute l'attention nécessaire pour éviter les coulures et les épaisseurs.

Vernissage du train. — Aussitôt le chiffonnage de la caisse terminé, on donnera la deuxième couche de vert au-dessus du rond et au derrière du train afin de lui permettre de sécher un peu pendant le vernissage de la caisse.

On découpera ensuite au noir d'ivoire toutes les parties qui doivent être en noir, comme nous l'avons indiqué pour la voiture de luxe et en commençant par ce qui a été fait en vert la veille. On finira par le derrière et le dessus du rond.

Trois ou quatre heures après on vernira tout le train d'une couche assez grasse de vernis Flatting à polir et on procèdera comme nous venons de l'expliquer dans ce même chapitre pour le vernissage des trains de luxe.

Vernissage des roues. — On mettra ensemble deux roues en chantier afin de pouvoir les tourner de temps en temps et empêcher ainsi le vernis de couler.

Chaque roue sera empâtée entièrement d'une bonne couche de vernis donnée bien uniformément, puis on le relèvera en commençant par les entre-rais que l'on ramassera avec soin ; on continuera par les rais, les moyeux, les dedans de jantes pour finir par les faces de jantes.

Ensuite et jusqu'à ce que le vernis soit complètement pris on fera faire de temps à autre un demi-tour à chaque roue de façon à maintenir le vernis et l'empêcher de couler.

La voiture sera montée le lendemain et donnée à la sellerie pour la garniture ; puis nous la laisserons sécher trois, quatre ou cinq jours suivant l'état de la température au moment de l'opération.

CHAPITRE X

POLISSAGE

CAISSE (LUXE)

Le polissage pour la finission est une opération très délicate, voir même assez difficile et qui demande beaucoup d'attention.

On opère comme pour le chiffonnage qui n'est en somme qu'un petit polissage.

Dans le cas où le vernis ne serait pas suffisamment sec il serait prudent de s'y reprendre en plusieurs fois pour polir un panneau ; le polisseur doit sentir sous son chiffon de drap si le vernis s'échauffe et dans ce cas s'arrêter immédiatement pour reprendre cette partie plus tard.

Avant de commencer il est indispensable de visiter avec attention le panneau à polir et voir s'il ne s'y trouve pas des épaisseurs ; dans ce cas on les enlèverait avec une petite pierre ponce très douce et en procédant avec légèreté de façon à ne pas écorcher le vernis, quant aux rayures qui auraient pu être occasionnées pendant cette opération elles disparaîtront complètement lors du polissage.

On polira d'abord le tour, puis le panneau. Après avoir mis suffisamment de ponce, on l'écrasera progressivement en ayant soin de mouiller son chiffon de temps en temps. La ponce devra être très propre, aussi fera-t-on bien avant de s'en servir de s'assurer qu'aucun gravier ne s'y trouve, car en polissant on produirait des rayures dont la moindre conséquence serait d'amener un supplément de travail et une grande perte de temps. En effet, lorsque des rayures trop profondes sont constatées on est contraint de revernir le panneau d'une couche de vernis de Flatting à polir afin de les combler et de ce fait la finission de la voiture se trouve retardée de plusieurs jours.

Les panneaux seront polis en travers, et le reste, dans le sens le plus commode.

Chaque partie polie sera lavée à l'eau propre et bien essuyée. Les coins seront dégagés et tenus très propres. On s'assurera qu'il n'existe plus de cordes et que tous les grains ont disparu, en un mot on doit avoir une surface unie comme du verre. Le polissage étant le point capital d'une belle finission on ne saurait trop le recommander tout spécialement.

POLISSAGE DU TRAIN (LUXE)

Le polissage du train demande également beaucoup de soins ; de même que pour la caisse on l'exécute au moyen d'un petit chiffon de drap à polir plié en trois ou quatre ; mais au préalable on poncera soigneusement avec une petite pierre ponce imbibée d'huile de lin les coulures et les épaisseurs qui pourraient s'y trouver. On essuiera ensuite l'huile avec un chiffon puis on polira. Les grandes parties telles que : lisoir, sellette, traverse de derrière, jantes et frettes seront très forcées ; les autres parties sont polies mais moins fortement. Autant que possible on devra éviter les vives-arêtes et de laisser sécher la ponce sur les parties polies.

On lavera à l'eau propre et on enlèvera la ponce des coins avec la brosse à laver afin qu'il n'en reste aucune trace. Puis on essuyera bien partout.

CHAPITRE XI

RACCORDS ET ARRÊTAGE

CAISSE (LUXE)

Le polissage de la caisse étant terminé et après l'avoir époussetée soigneusement, nous passerons aux raccords.

La teinte que nous avons adoptée pour notre exemple est le bleu, mais cette couleur ne couvre pas et nous allons être obligé de nous servir de fausse teinte de bleu composée de bleu de Prusse, de bleu d'Outremer et d'un peu de blanc, le tout détrempé à la colle.

Nous nous servirons d'un pinceau à griffes pour passer cette teinte sur les parties bleues des vives-arêtes et pendant qu'elle sèchera nous ferons au noir d'ivoire les vives-arêtes des parties noires en ayant soin de les tenir aussi petites que possible.

Dès que la fausse teinte sera sèche nous la repasserons en bleu comme celui de la caisse, mais détrempé à la colle.

En même temps on passera une visite sérieuse à la caisse et on examinera si certaines parties n'ont pas été sucées par le polissage ; dans ce cas on les arrêterait au vernis. Sur les panneaux noirs s'il se trouvait des parties sucées on les arrêterait entièrement au Japon.

Les corps ou moulures seront arrêtés entièrement au Japon ainsi que les raccords qui ont été faits en noir.

L'arrêtage au Japon se compose de Japon additionné d'un peu de vernis Flatting et coupé d'essence ; ces arrêtages devront être très minces.

Les raccords de bleu seront arrêtés avec de l'arrêtage au vernis.

TRAIN (LUXE)

Raccords. — Après avoir bien épousseté le train, on passera la pointe d'un couteau à chaque jointure des dessus de ressorts à mains afin d'enlever les bavu-

res qui s'y seraient formées. Toutes les vives arêtes seront faites en fausse teinte et repassées au bleu ; le découpage des noirs sera visité avec soin. Une fois les raccords terminés le train est prêt à recevoir le réchampissage.

Lorsque les trains sont peints d'une nuance claire, soit rouge, jaune, etc., on ne découpera les noirs qu'après le polissage.

Arrêtage. — Cette opération ne doit s'exécuter que lorsque le réchampissage du train dont nous parlons au chapitre suivant (chap. XII) aura été terminé. Ici pour la commodité du lecteur, nous la faisons suivre, de celle des raccords de façon à lui mettre ensemble sous les yeux ces deux opérations dont l'une est la conséquence de l'autre.

Ceci dit et après que le réchampissage du train sera sec, il faudra l'arrêter au vernis afin d'enterrer la teinte du réchampissage et celle des raccords ; ce vernis sera très léger. Les noirs seront découpés soigneusement à l'arrêtage au Japon. Tous ces arrêtages seront faits au putois.

La caisse et le train sont alors prêts pour la finission.

CHAPITRE XII

RÉCHAMPISSAGE

En général, le réchampissage est une opération assez facile mais qui, malgré tout, demande encore une certaine pratique. Pour bien le réussir il faut avoir la main sûre et légère.

Toutes les teintes devront être broyées à la molette et passées dans de la mousseline fine avant d'en faire usage ; on les détrempe presque toutes à la colle d'or ou au Flatting et on y ajoute une pointe de siccatif pour en faciliter l'emploi.

Les teintes tendres, telles que le blanc, le crême, le saumon, etc., devront être détrempées au vernis à finir de façon à les salir le moins possible.

Les bandes claires devront être repassées afin qu'elles couvrent bien. Le filage doit être correct et à distance égale. Il faut éviter les bosses ou genoux qui font un très mauvais effet.

Pour déterminer les bandes et les filets on les découpera à chaque bout pour les rendre carrées. Quant aux filets des moulures ils doivent au contraire se terminer en pointe.

Pour avantager et accentuer les sculptures, on ornemente les crosses et les tasseaux sculptés de petits réhauts appelés griffes.

Nous donnons à la fin de cet ouvrage une collection d'échantillons de réchampissage que l'on pourra varier à l'infini et pour chacun de nos modèles, en indiquons la composition de façon à éviter toute recherche et toute perte de temps.

PINCEAUX A RÉCHAMPIR

Les pinceaux à réchampir en usage dans la voiture sont les suivants :

Pinceaux à bandes carrées, de toutes les largeurs, depuis 2 millimètres jusqu'à 8 millimètres.

Pinceaux à pointes, gros et petits de diverses grosseurs.

Pinceaux à gros filets, de plusieurs grosseurs également.

Pinceaux à filets ronds.

Pinceaux à filets fins.

Il existe aussi certain pinceau avec lequel on peut faire depuis le filet cheveu jusqu'au filet rond mais jusqu'ici il était complètement inconnu sur notre continent. C'est le pinceau dont se servent les Américains du Nord pour exécuter tous leurs filets quelle qu'en soit la grosseur et plus particulièrement le filet cheveu.

Nous avons expérimenté ce pinceau qu'un de nos amis, peintre au Canada, a bien voulu nous faire parvenir et nous pouvons affirmer qu'il est extraordinairement pratique et avantageux.

Avec ce pinceau nous pouvons faire les filets de 1^{m} et 1^{m}50 de long sans relever la main, résultat que l'on ne saurait obtenir avec aucun des pinceaux en usage en Europe.

Naturellement pour s'en servir convenablement il faut savoir réchampir, mais nos peintres ne manquent ni d'adresse ni d'habileté et nous ne saurions trop leur recommander d'en essayer, persuadés qu'en peu de temps ils se seront familiarisés à ce nouvel outil et qu'ils l'adopteront définitivement.

Comme le montre la figure ci-contre il ne ressemble en rien aux nôtres. Sa largeur est d'environ 8^{m}/^{m} et le bout se termine en sifflet ; le poil est également plus long que celui des pinceaux ordinaires et est retenu autour du manche par plusieurs tours de fil métallique très fin qui en assure la solidité.

Pour s'en servir on étale le plat du pinceau sur la palette pour prendre de la teinte et on réchampit avec le bout du sifflet seulement en tenant le pinceau sur champ. En raison de sa largeur il retient beaucoup de teinte de sorte que l'on peut faire un filet très long sans reprise et de plus aussi fin qu'on le desire. Si l'on veut faire un filet plus fort il suffira d'appuyer davantage et on peut ainsi et sans changer de pinceau obtenir toutes les grosseurs voulues.

On s'habitue très vite à son maniement, car son emploi est facile ; il est en outre très solide et peut durer fort longtemps ce qui ne nuit en rien.

Les peintres qui désireraient se le procurer pourront nous en faire la demande. Il existe sous 3 numéros assortis que nous livrons ensemble par poste recommandé contre mandat de cinq francs.

(Adresser les commandes à la Librairie G. Mathière, Editeur, 178, boulevard Voltaire, Paris).

CHAPITRE XIII

CHIFFONNAGE ET PRÉPARATION POUR LA FINISSION

CAISSES ET TRAINS (LUXE)

Aussitôt rentrée à l'atelier la voiture sera mise en chantier pour la finission.

Les quatre roues seront placées sur des mécaniques pour pouvoir les faire tourner en les vernissant. Des cales seront placées sous les essieux pour que l'on puisse facilement nettoyer les dessous et en même temps isoler les essieux du tréteau au-dessus duquel ils se trouvent pour ne pas avoir à craindre que les outils à vernir ne se salissent à leur contact.

La caisse sera chiffonnée avec de la ponce fine en poudre.

Chaque panneau arrêté sera visité avec soin et avant de commencer le chiffonnage, on enlèvera, au moyen d'un petit chiffon, toutes les peluches ou grains qui auraient pu se fixer dans les panneaux arrêtés.

Après avoir donné un coup de chiffon à la ponce fine, on tirera à l'eau et au blanc de Meudon c'est-à-dire que l'on étendra un peu de blanc de Meudon sur le chiffon bien mouillé. On aura eu soin d'éviter les vives-arêtes et la caisse est faite.

Puis la voiture sera lavée à l'eau bien propre et on se servira d'une brosse à laver pour faire sortir la ponce des coins ; ensuite on l'essuiera avec la peau de chamois.

Le train sera chiffonné à l'éponge avec de la ponce fine.

On ne devra pas négliger d'essuyer l'eau qui aurait pu être répandue sur le sol pour éviter que l'évaporation produite par la chaleur de la pièce ne fasse travailler le vernis.

L'étuve devra être chauffée à une température de 20 à 25 degrés environ.

Après ce dernier chiffonnage, la caisse et le train seront époussetés très soigneusement. On visitera les dessous pour s'assurer qu'il ne reste aucune trace de ponce.

Si la caisse comporte un filet, c'est à ce moment que le réchampisseur doit le faire et l'arrêter au Sœhnée en se servant d'un pinceau à une plume pour éviter qu'il ne se détrempe en vernissant ; on fera en même temps les raccords des vives-arêtes que l'on aurait pu découvrir. Puis on arrêtera au pinceau-brosse tous les coins afin d'y fixer les grains de poussière qui pourraient s'y trouver.

La préparation est une opération essentielle et principale, aussi recommandons-nous les plus grands soins si l'on veut obtenir une finission irréprochable.

Les mêmes précautions seront à prendre pour le train. Tous les coins seront arrêtés au Sœhnée de même que les feuilles de ressorts, les entre-rais, la jointure du cercle des roues, etc.

En même temps on aura préparé les filtres pour passer le vernis. Ces filtres consistent en une sorte d'entonnoir dont le bout est fermé par un morceau de mousseline très fine et dans lequel on aura placé de la ouate. L'un de ces filtres contiendra le vernis à caisse, l'autre le vernis à train.

Par mesure de précaution, on devra toujours posséder deux jeux de brosses à finir pour la caisse et autant pour le train, de façon à ne pas être pris au dépourvu s'il arrivait au cours du travail un accident à l'une de ces brosses.

POLISSAGE ET PRÉPARATION POUR LA FINISSION (DEMI-LUXE ET COMMERCE)

Caisse. — Comme nous l'avons déjà dit, nous devons dans ce genre de travail supprimer une partie de la main-d'œuvre ; nous attacherons donc moins d'importance au polissage.

Les grands panneaux seuls seront un peu forcés, on enlèvera les épaisseurs et on fera un bon chiffonnage sur tout le reste. Ensuite on fera tous les raccords de la caisse en commençant par les verts, on passera ensuite aux noirs et une fois secs on les arrêtera. Les raccords de noir seront arrêtés avec une petite brosse au Japon pour éviter de faire des épaisseurs ; les corps ou moulures seront arrêtés au Japon avec un putois.

Pour les voitures de commerce dont les panneaux sont destinés à recevoir des inscriptions ou des lames l'arrêtage au vernis devra être tenu un peu fort, c'est-à-dire que l'on n'y mettra qu'une légère pointe d'essence afin de garnir davantage.

Train. — Le polissage que nous avons indiqué pour le train de la voiture de luxe étant beaucoup trop long, il y a lieu pour le demi-luxe et le commerce de procéder autrement.

Le polissage sera exécuté au moyen d'un tampon de crin trempé dans de la ponce en poudre. Les parties les plus voyantes seront polies au chiffon.

Après que le train aura été lavé et essuyé, on le raccordera puis on fera les réchampis en procédant comme s'il s'agissait d'une voiture de luxe ; seuls les noirs seront arrêtés au Japon.

CHAPITRE XIV

VERNISSAGE

CAISSE (LUXE)

Nous recommandons d'avoir deux pots à sa disposition. Un dans lequel se trouvera le vernis filtré et l'autre qui servira pour épurer les brosses. Il est en effet compréhensible que si l'on épurait les brosses dans le vernis propre, celui-ci ne tarderait pas à se salir et on courrait le risque d'y introduire soit des grains de poussière, soit des poils de brosse, ce qui aurait pour résultat fatal de perdre le travail.

Avant de commencer le vernissage, on prendra la précaution de passer sur chaque partie à vernir une brosse un peu large trempée dans un pot d'essence mélangée avec de l'huile de lin et que l'on séchera en la faisant tourner dans les mains. Cette brosse ramassera toutes les peluches qui se trouveront sur son passage.

Ensuite on vernira en commençant par les dessous, le passage des roues, la coquille, etc. S'il s'agit d'un coupé, on commencera par l'impériale, le passage des roues, la coquille, le cul de singe, puis les grands panneaux et on suivra ensuite.

Cette couche sera donnée grassement et surtout bien égale ; on n'attendra pas que le vernis tire sur la brosse et dès qu'il sera bien étendu, on le relèvera de bas en haut et on l'abandonnera à lui-même pour qu'il s'étende et s'arrondisse seul. En résumé moins il sera travaillé, meilleur il sera.

Il y a quelques années on pouvait facilement empâter trois ou quatre panneaux à la fois, aujourd'hui, nous n'oserions le conseiller, car les fabricants ayant augmenté la siccité du vernis, il serait à craindre que ne prenant trop vite, on ne puisse le relever qu'avec peine et qu'il reste cordé. Il est donc préférable de ne pas s'y risquer, à moins de connaître suffisamment son vernis, certains étant plus siccatifs les uns que les autres ; du reste, avec un peu d'habitude, on s'en rend compte sous la brosse dès qu'on l'emploie.

On laisse le vernis s'étendre un peu, puis on visite les panneaux afin de s'assurer de leur propreté. Si quelques peluches ou grains apparaissaient, il faudrait les enlever au moyen du *fusil*, avant que le vernis ne soit trop pris et afin qu'il puisse reprendre sa place. Le fusil est une aiguille très fine, emmanchée dans une petite baguette un peu longue, pour en faciliter l'emploi.

Malheureusement et quelque grandes que soient les précautions prises, il arrive parfois à la finission certains accidents qu'on ne peut prévoir; des mouches ou des papillons, par exemple, viennent se coller sur les panneaux et y occasionnent de tels ravages que bien souvent la voiture n'est pas livrable. Si l'on s'en aperçoit le jour même, on lavera les panneaux de la manière suivante :

Mettre dans un pot de l'huile de lin avec un peu d'essence et prendre une vieille brosse à vernir un peu dure. On imbibera convenablement le vernis du panneau abîmé, en ayant soin de ne pas approcher des bords pour ne pas atteindre les autres panneaux. On ramassera ensuite le vernis en frottant avec la brosse, que l'on tiendra de côté, et on recommencera cette petite opération jusqu'à ce que le panneau soit absolument propre. Ce travail exige beaucoup de soins et surtout de la patience, mais il a l'avantage de ne pas retarder la livraison.

VERNISSAGE. TRAIN (LUXE)

Quoique moins difficultueux que le vernissage de la caisse, celui du train demande aussi quelques soins. On aura également deux pots, un pour le vernis filtré et un pour ramasser et épurer les brosses.

On commence par vernir les roues. Chaque roue sera empâtée entièrement et grassement, ensuite, on ramassera le vernis, en commençant par les entre-rais, les rais, les moyeux, les intérieurs de jantes puis les faces. De temps à autre, on fera exécuter un demi-tour à chaque roue terminée de façon à maintenir le vernis en place et l'empêcher de couler; on devra faire tourner les roues jusqu'à ce que le vernis soit complètement pris.

On empâtera ensuite l'avant-train; les parties destinées à être reveloutées, comme les ressorts, par exemple, ne recevront qu'une légère couche de vernis, puis on ramassera en commençant par les dessous pour finir par les dessus. On procédera de même pour le derrière du train et le dessus de rond.

Les accessoires, timon, volée, brancards etc., doivent être aussi soignés que le reste du train.

Ensuite on reveloutera les ressorts en procédant comme suit :

Lorsque la petite couche de vernis que nous avons étendue précédemment

sera suffisamment prise, on repassera, en se servant d'une petite brosse, du vernis propre, mais très légèrement, de façon à ne pas gratter celui du dessous. La couche étant donnée bien égale, sera retenue par celle de dessous et le vernis restera bien en place. En opérant ainsi, on est certain d'obtenir un excellent résultat.

Une nouvelle visite aux dessous s'impose alors afin de s'assurer qu'il n'existe pas et au besoin enlever les quelques gouttes qui auraient pu s'y reformer.

Le vernissage de la caisse et du train terminé, on aura soin de ranger les outils et laver les pots à l'essence pour qu'ils soient toujours propres.

Le lendemain la voiture sera remontée et fera place à une autre ; toutefois et si la grandeur des locaux le permet, il serait préférable de la laisser une journée de plus pour que le vernis durcisse un peu.

Elle passera ensuite en finission pour la sellerie et les raccords de peinture où nous la retrouverons plus loin.

VERNISSAGE (DEMI-LUXE ET COMMERCE)

Revenons maintenant à nos voitures de demi-luxe.

La finission de ces voitures ne devra pas laisser à désirer, car c'est ce qui doit leur donner tout leur cachet, et bien que dans le cours du travail on ait parfois lâché un peu la main, il faut qu'elles soient très propres et on prendra pour leur dernière toilette les mêmes précautions que s'il s'agissait d'une voiture de luxe.

Pour arrêter, on pourra se servir de vernis blanc à l'alcool, qui coûte moins cher que le vernis Sœhnée. Quant à la caisse, on la finira avec du vernis surfin à caisse.

Le train sera fait au vernis à train n° 2. Les ressorts seront reveloutés comme il est indiqué plus haut. Il en sera de même pour toutes les parties un peu plates afin de les arrondir le plus possible.

Le lendemain on remontera la voiture, et on nettoiera la cheville, que l'on graissera ainsi que le rond.

On aura soin de prendre les roues par l'intérieur des frettes pour les enlever des mécaniques ; les avant-trains seront mis en place au moyen d'un faux timon passé sous le rond et levé par deux hommes se tenant un de chaque côté de la voiture pendant qu'un troisième sortira le tréteau et mettra l'avant-train.

La voiture sera ensuite passée à la sellerie pour l'achèvement complet, montage des ailes, garde-crotte, etc. Les raccords de finission seront les mêmes que pour la voiture de luxe.

CHAPITRE XV

RACCORDS DE FINISSION

Voici nos voitures complètement montées et graissées, il s'agit maintenant de procéder aux raccords de finission, opération exigeant une certaine habileté et des soins minutieux.

Les dessous de siège devront être peints avant d'être mis en place, pnis on procèdera au grattage et au nettoyage des écrous qui ont été serrés afin d'en faire disparaître les bavures de peinture que la clé aurait pu produire ; pour le même motif, le bord des frettes ainsi que les dessous d'essieux seront grattés également.

Ensuite et lorsque tout sera prêt pour les raccords, on lavera la voiture à l'eau propre en se servant d'une éponge très douce. On ne négligera aucune précaution pour éviter de rayer les panneaux qui ne sont pas encore très secs ; on ne devra pas les essuyer en travers, ni dans tous les sens, mais toujours de haut en bas.

Lorsque la voiture sera lavée et bien propre, on commencera les raccords. Les feuillures et les coulisseaux seront visités avec soin, parce qu'il arrive souvent qu'à la finission de sellerie des écailles de peintures se produisent et il faut alors en faire les raccords.

Les pattes d'ailes, le garde-crotte, etc., seront mis en noir d'ivoire et japonnés avec du Japon dans lequel on mettra un peu de vernis à finir. Ces raccords devront être faits au pinceau à plume.

Le peintre qui fait les raccords de finission doit apporter à l'exécution de ce travail beaucoup de soins, d'intelligence et de goût ; il doit avoir l'œil à tout, s'assurer que rien n'a été négligé, en un mot avoir la certitude que lors de la livraison il donnera une voiture irréprochable. Du reste, il faut bien se pénétrer de ceci ; c'est que le peintre en équipages est un artiste dans son genre et qu'il peut par son intelligence, sa bonne volonté, ses aptitudes et son habileté, enfanter des chefs-d'œuvre ; sa dignité et son amour-propre l'y obligent.

CHAPITRE XVI

VOITURES VERNIES SUR BOIS

Le vernissage des voitures sur bois naturel apparent est très demandé aujourd'hui pour certains genres de voitures telles que : charrettes anglaises, dog-cart, tapissières, etc. En raison de l'extension qu'a prise ce genre de travail pendant ces dernières années et la vogue dont il jouit encore actuellement, nous ne pouvons le passer sous silence et nous croyons utile de lui consacrer un chapitre spécial.

Pour bien nous faire comprendre, nous prendrons comme exemple une des voitures dont l'exécution se présente fréquemment dans la pratique : le dog-cart de chasse à quatre roues. Il va sans dire que nous procèderons de façon à obtenir un beau travail et aux meilleures conditions possibles.

Nous emploierons la pommade-enduit pour bois verni qui est très avantageuse et remplace à elle seule une couche d'huile et trois couches de vernis. On la trouve chez tous les fournisseurs sous deux désignations : 1° Enduit pâle ; 2° Enduit foncé, et est vendue par boîtes hermétiquement closes de un kilog ; le plus usité est l'enduit pâle.

Dog-cart de chasse, quatre roues. — Caisse et train vernis sur bois, ferrures noires. — Nous laisserons la voiture revenir des forges entièrement achevée ; le menuisier nettoiera alors tous les bois de sa caisse qui auraient été salis ou brûlés ; les bois du train seront également visités et la voiture sera mise en chantier pour passer à la peinture, en procédant à une opération par jour.

Premier Jour

On passera au papier de verre fin toute la caisse en ayant soin de frotter dans le sens du bois pour éviter de faire apparaître des rayures, ce qui ne manquerait pas d'arriver si l'on frottait en travers ; on abattra bien les vives

arêtes et après avoir épousseté convenablement la caisse, on pourra commencer à passer l'enduit.

Manière de se servir de l'enduit. — Après avoir ouvert la boîte et en avoir bien remué le contenu, en verser une partie dans un pot en y ajoutant de l'essence de façon à pouvoir l'étendre facilement à la brosse.

On en passera alors sur tout un côté de la caisse, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur en opérant comme si l'on donnait une couche ordinaire. On laissera sécher un instant, puis lorsque l'enduit commencera à blanchir, on prendra un chiffon de grosse toile dont on fera un tampon, et on essuiera en frottant fort dans le sens contraire du bois, afin de bien faire pénétrer la pommade dans les pores du bois. Après avoir bien frotté, on nettoiera les coins avec un morceau de bois tendre et pointu, pour bien les vider.

On recommencera cette opération pour l'autre face, ainsi que pour le derrière et le devant. Une fois ce travail terminé, les panneaux doivent être aussi lisses que s'ils étaient polis.

Après avoir nettoyé les ferrures de la caisse et les ressorts du train, on les imprimera en gris, puis on laissera sécher jusqu'au lendemain.

Deuxième Jour

Caisse. — On vérifiera toutes les ferrures de la caisse et on mastiquera au mastic au vernis celles qui en auraient besoin. Pendant qu'il sèchera, on nettoiera la caisse et on lui donnera partout (toujours dans le sens du bois) un léger coup de papier de verre fin un peu usé.

On poncera ensuite les mastics au vernis qui auraient été mis sur les différentes ferrures et on les nettoyera. Cela fait, et après avoir épousseté la caisse on vernira les bois d'une première couche de vernis à polir, en évitant autant que possible d'en mettre sur les ferrures, lesquelles recevront une deuxième couche de gris.

Train. — On commencera également par mastiquer les ressorts et les essieux au mastic au vernis et pendant qu'il sèchera, on passera les bois du train à l'enduit, comme il a été fait pour la caisse, mais en le tenant un peu plus clair pour en faciliter l'emploi. Bien frotter pour l'essuyer, puis nettoyer les coins.

Les roues se feront, naturellement, une par une.

Ensuite, on poncera les mastics des ferrures et on leur donnera la deuxième couche de gris.

Troisième Jour

Caisse. — On égrènera toutes les ferrures de la caisse, en leur donnant un léger coup de papier de verre fin usé, puis on passera une couche de noir d'ivoire que l'on japonnera le soir.

Train. — Toutes les ferrures ainsi que les bois du train seront passés au papier de verre fin usé ; les ferrures seront ensuite découpées et faites au noir d'ivoire. Pendant qu'il sèchera nous mastiquerons les bois du train avec du mastic blanc à l'huile que l'on teintera légèrement avec un peu de terre d'ombre et de terre de sienne en poudre de façon à se rapprocher le plus possible de la teinte du bois.

Le soir, on japonnera les ferrures noires, à l'exception des ressorts que nous laisserons pour leur donner plus tard une deuxième couche de noir.

Quatrième Jour

Caisse. — Nous chiffonnerons toute la caisse et lui donnerons une deuxième couche générale de vernis. Nous ne répèterons pas ici ce qu'est cette opération de chiffonnage l'ayant déjà décrite précédemment (voir chap. IX).

Train. — On donnera une deuxième couche de noir d'ivoire aux ressorts ; on lavera les ferrures japonnées et on vernira le train. Les ressorts seront japonnés le soir.

Cinquième Jour

Après avoir chiffonné la caisse et le train, on passera à la caisse sa troisième éouche de vernis et au train sa deuxième.

Sixième Jour

Vernissage pour la garniture. — On chiffonnera la caisse et le train. La caisse sera un peu forcée, puis on vernira partout un peu grassement la caisse et le train pour la garniture.

FINISSION

Lorsqu'elle reviendra de la garniture la voiture sera traitée absolument comme les autres. Le travail en effet en est le même pour le polissage, le réchampissage et la finission.

Parfois et suivant le goût des clients, les ressorts ainsi que les bois du train sont réchampis.

Pour des travaux meilleur marché on pourrait au besoin supprimer tant pour la caisse que pour le train une couche de vernis.

CHAPITRE XVII

RÉPARATIONS

Jusqu'ici nous nous sommes occupés de voitures neuves, nous allons maintenant examiner les principales réparations qu'une vieille voiture peut subir.

Nous aurons donc à traiter les voitures à repeindre entièrement c'est-à-dire celles dont il est impossible de conserver les dessous, puis nous nous occuperons de celles dont les apprêts sont bons et nous causerons ensuite des reglaçages et revernissages et enfin des raccords d'une voiture et du lustrage.

PEINTURE NEUVE D'UNE VIEILLE VOITURE. — BRULAGE DE LA CAISSE

Une caisse dont les apprêts sont complètement gercés jusqu'au bois est à brûler entièrement.

Les gerçures sont parfois produites par une mauvaise qualité des apprêts, mais plus souvent encore par le dégagement d'odeurs alcalines s'échappant des écuries qui sont en général trop près des remises.

Pour le brûlage on se sert soit d'une lampe, soit d'un fer rouge, soit d'une grille ; mais le plus pratique et le plus communément employé est la lampe dont on dirige la flamme sur la partie à brûler. Dès que la peinture se gonfle et forme des cloches on l'enlève au moyen d'un couteau à mastiquer très dur ou d'un grattoir en évitant de faire des entailles dans le bois. Toute la caisse sera brûlée de cette manière.

Pour les cuirs une plus grande attention sera nécessaire; on ne chauffera que modérément de façon à ne pas les décoller, les brûler ou les percer en grattant. Un cuir brûlé ou crevé devrait être forcément remplacé, on ne chauffera donc qu'autant qu'il sera nécessaire pour enlever la peinture.

Le brûlage de la caisse terminé on la nettoiera bien au moyen de gros papier de verre ou d'une pierre grugeuse. Les coins et les moulures seront vidés avec

soin ; les recouvrements en cuivre des portes seront grattés ainsi que toutes les ferrures adhérentes à la caisse, puis après l'avoir bien époussetée on l'imprimera en blanc à l'huile.

Train. — La vieille peinture du train sera grattée entièrement. Autant que possible c'est au charron que l'on devra confier le grattage des bois surtout s'ils comportent des moulures, le peintre n'ayant souvent pas les outils nécessaires.

Les ferrures ainsi que les ressorts seront grattés également. Les jointures entre le fer et le bois seront bien vidées afin de n'y laisser aucune trace de vieille peinture.

Tout le train sera passé au papier de verre, puis épousseté et enfin imprimé en blanc à l'huile.

Ensuite on donnera à la caisse sa deuxième couche de blanc à l'huile, puis on procèdera aux couches d'apprêt absolument comme s'il s'agissait d'une voiture neuve.

PEINTURE NEUVE SUR VIEUX FOND

Dans une vieille voiture, il arrive très souvent que les gerçures se trouvent entre le fond mat et les couches du dessus ; elles n'ont par conséquent pas attaqué les apprêts et ceux-ci peuvent être conservés.

Mais comme on rencontrerait une certaine difficulté pour le ponçage des couches de vernis et de Japon, on le facilite en alcalisant la voiture de la manière suivante : au moyen d'une vieille brosse on étale de l'alcali sur les panneaux en répétant plusieurs fois l'opération. Si elle n'est faite que par un seul ouvrier, il ne procèdera que morceau par morceau, si elle est faite par deux, l'un passera à l'alcali et le second grattera le vernis qui se soulèvera tout seul sous l'influence de l'alcali ; il devra faire en sorte d'en enlever le plus possible afin d'abréger le ponçage et aura soin de ne pas faire de trous en grattant. Autant que possible cette opération sera faite en dehors de l'atelier pour éviter que les émanations des odeurs alcalines n'attaquent le vernis des autres voitures.

Un cas qui se présente aussi assez fréquemment, c'est que parfois les noirs seuls sont gercés ; ces gerces proviennent du Japon. Dans ce cas les noirs seuls seraient passés à l'alcali, en évitant soigneusement d'en faire couler sur les autres parties.

Ensuite on commencera le ponçage. La vieille peinture servira de guide puisque nous ponçons la caisse jusqu'à l'apprêt. On pourra se servir pour ce ponçage de pierres factices n° 3-1 qui sont très avantageuses parce qu'elles débitent beaucoup.

On grattera toutes les ferrures de la caisse, les recouvrements de portes, etc.

Pour le train, on grattera toutes les ferrures puis on les poncera au papier de verre ainsi que la vieille peinture des bois. Les jointures seront bien vidées.

Ensuite on nettoyera la caisse qui a été poncée. Toutes les parties grattées ou attaquées seront mises en gris ; dans le cas où il se trouverait beaucoup de parties au bois, il serait préférable de mettre la caisse entièrement en gris. En cette occurence et s'il s'agissait d'une voiture de luxe, il serait bon de donner deux ou trois couches d'apprêt et de faire un léger dressage, on serait certain d'obtenir un joli fond.

Le train sera imprimé en blanc, puis on suivra le travail comme pour une peinture neuve.

GLAÇAGE. CAISSE ET TRAIN (DEMI-PEINTURE)

Les voitures à reglacer sont généralement des voitures encore propres, mais dont les teintes ont passé comme les bleus et les noirs, par exemple, qui sont devenus verts ; ceci provient du vernis qui change de couleur.

On remarque que certaines teintes telles que les verts, les bruns, etc., deviennent au contraire plus jolies sous l'influence du vernis, c'est qu'en effet, ce dernier tendant à devenir vert leur donne un ton plus chaud, plus mordoré, tandis que le contraire se présente pour les bleus, les noirs, les jaunes, etc., qui, verdissant à la longue, paraissent sales, et nécessitent de temps en temps un reglaçage.

Les carrossiers et les peintres n'ont pas été sans remarquer qu'au bout d'un certain temps les voitures restant en magasin prennent une teinte verte. Cela provient de ce que la remise étant trop sombre et le jour y pénétrant difficilement les teintes passent beaucoup plus vite que si les voitures roulaient au grand air. Il faut donc autant que possible que le magasin ou la remise soient bien exposés au jour, les teintes s'y conserveront toujours mieux.

Nous allons maintenant décrire l'opération du réglaçage.

Une fois en peinture, les voitures seront visitées avec soin ; on fera tomber avec un couteau toute la peinture et les mastics ébranlés dans les jointures, puis on y mettra du gris à l'huile.

Si les côtés de ressorts sont trop écaillés on les grattera ainsi que les frettes des roues ; on passera le couteau dans les jointures ouvertes et on y mettra du gris. Les écailles de peinture seront adoucies au papier de verre, puis on mettra en gris les parties au bois ou au fer.

Avant de mastiquer la caisse on donnera deux ou trois couches d'apprêt sur les grandes parties grattées, puis on mastiquera au vernis.

Le lendemain, on polira la caisse, on poncera les mastics et les épaisseurs et on fera les taches en noir de fumée.

Le train sera également poli puis mastiqué à l'huile. Les parties en gris seront mises en noir de fumée.

Après cette opération, on glacera la voiture. Pour les bleus on est presque toujours obligé de donner deux couches de teinte, cette nuance ne couvrant pas suffisamment.

Pour les teintes comme le vert, le brun, etc., une couche mate suffit; on donne ensuite un glacis brillant puis une couche de vernis à polir.

Pour les panneaux noirs, les taches seront faites en noir d'ivoire ainsi que les moulures, puis on les japonnera entièrement.

On chiffonnera la caisse et on lui donnera la couche de vernis à polir.

Les taches du train ayant été faites, une couche de teinte suffit, on découpera ensuite les noirs puis on vernira au vernis à polir.

Pour la finission on procèdera comme nous l'avons indiqué pour les voitures neuves.

REVERNISSAGE

Nombreux sont les clients qui chaque saison font revernir leurs voitures, c'est une excellente mesure qui leur permet d'avoir toujours des équipages irréprochables se conservant beaucoup plus longtemps propres et toujours en bon état.

Nous allons donner la manière de procéder à ce genre de travail désigné sous le nom de « Revernissage ».

La voiture entrant en peinture sera déshabillée, c'est-à-dire que le garde-crotte, les ailes, les lanternes seront enlevés, puis on passera une visite sérieuse à la caisse et au train.

Le couteau sera passé dans toutes les jointures ébranlées afin d'en enlever la peinture qui serait prête à tomber. Les frettes seront grattées si elles sont écaillées. Ensuite on mettra du gris sur toutes les parties qui seraient au bois ou au fer.

Le lendemain on mastiquera la caisse au mastic au vernis ; une fois sec on polira la caisse et le train et on poncera les mastics. Le but principal de ce polissage est de nettoyer la caisse et le train en les débarrassant des matières grasses qui auraient pu s'y trouver.

Nous recommandons de ne poncer les mastics d'un panneau ou d'une moulure qu'après le polissage, autrement on risquerait de creuser le mastic avec la ponce en poudre ce qui ferait un trou que l'on serait obligé de remastiquer.

Ce polissage terminé on passera une visite afin de s'assurer qu'il n'y a plus de mastic à mettre, on nettoiera bien la caisse puis on fera les taches.

Toutes les teintes seront détrempées à la colle.

Si la voiture était bleue, on ferait les taches sur les bleus en fausse teinte composée d'un peu de bleu d'outremer, de bleu de Prusse et d'un peu de blanc de façon à ce que le bleu que l'on échantillonnera pareil à la caisse puisse couvrir.

Sur les noirs, les taches seront faites au noir d'ivoire; on fera ensuite la teinte définitive pour raccorder en dernier lieu.

Pour bien s'assurer de la couleur du fond de la caisse, on passera un peu de vernis sur un panneau et on échantillonnera la teinte dessus. Il arrive fréquemment que malgré cette précaution, la teinte qui de prime abord semblait exactement identique au vieux fond, change complètement après avoir été vernie. Pour obvier à cet inconvénient, on fait, avec la teinte en question, une tache sur un panneau bien au jour, puis on la recouvre de vernis ; il sera facile de constater ensuite si la teinte est bien semblable.

Une fois la teinte réussie, on arrêtera d'abord au Sœhnée ou vernis blanc à l'alcool, tous les raccords que l'on aurait faits précédemment et en exécutera les raccords de teinte des bleus si la voiture est bleue, des verts si la voiture est verte, ou des marrons suivant le cas. Ces raccords seront faits à la brosse bien à sec afin que les bords du raccord ne puissent former épaisseur. Enfin on donnera de même une deuxième couche de noir d'ivoire aux raccords de noirs.

Pendant que la caisse sèchera, on raccordera le train. On composera la teinte exactement semblable à celle du train en échantillonnant comme il a été indiqué pour la caisse. Le train devra être bien nettoyé et le couteau passé entre les lames des ressorts.

Après avoir bien épousseté, on mastiquera les jantes des roues que l'on est presque toujours obligé de repeindre ainsi que moyeux car ce sont les parties qui s'abiment le plus. Puis on fera les taches sur les parties qui demanderaient deux couches et enfin on fera tous les raccords en évitant de toucher au réchampissage.

Les raccords de réchampissage se feront aussitôt que le train sera sec en veillant à ce que la teinte du réchampis soit bien pareille.

Les noirs du train seront raccordés soigneusement, puis on arrêtera la caisse et le train.

Pour les teintes, l'arrêtage au vernis se composera de vernis Flatting coupé d'essence.

Les panneaux noirs ainsi que les moulures seront arrêtés entièrement avec de l'arrêtage au Japon ; cette opération a pour but, non seulement d'enterrer les

raccords, mais aussi de noircir les panneaux devenus verts sous l'influence de l'ancien vernis.

L'arrêtage au Japon se compose de Japon avec un peu de vernis Flatting et d'essence ; ces arrêtages seront plutôt minces. On arrêtera également le train au vernis et les noirs au Japon.

Le lendemain on chiffonnera la caisse en évitant d'attaquer les noirs de façon à ne pas arriver jusqu'au vieux fond ce qui pourrait faire tache.

Le train sera chiffonné également, puis on vernira la caisse et le train pour la finission.

RACCORDS GÉNÉRAUX ET LUSTRAGE D'UNE VOITURE.

Il est bien rare qu'au bout de quelque temps de service les panneaux de la voiture ne soient pas tachés par la boue ou par l'eau et que les tours de jantes n'aient pas eu à souffrir par suite de leur circulation sur de mauvais chemins. La voiture a alors besoin d'un nettoyage et de quelques raccords et le carossier devant la remettre en état lui fera subir l'opération des raccords et du lustrage. Voici comment on procèdera :

La voiture sera mise en chantier sur deux tréteaux afin qu'on puisse faire tourner les roues. Les parties les plus abimées sont généralement les tours de jantes, les frettes, les côtés de ressorts, les brancards, le timon qui bien souvent, et suivant l'état dans lequel il se trouve, devra être repeint ou reverni.

Après avoir préparé de la teinte identiquement semblable à celle du vieux fond; on fera tous les raccords ; les noirs seront raccordés également à la caisse et au train. Ces teintes seront préparées tout à la colle et les raccords seront tenus aussi petits que possible et exécutés très proprement.

Aussitôt qu'ils seront secs, on raccordera le réchampissage avec une teinte absolument semblable de façon à ce que l'on ne puisse soupçonner un rhabillage. Puis on vernira tous les raccords avec un peu de vernis à train n° 2.

Le lendemain, on procèdera au lustrage de la voiture au moyen d'eau à détacher que l'on passera partout de façon à faire revenir d'une part le brillant du vernis, et d'autre part, à atténuer celui des raccords qui auront été faits la veille. L'eau à détacher sera passée sur toute la caisse au moyen d'un tampon de ouate et en frottant un peu fort de manière à bien enlever les taches qui seraient adhérentes, puis avec un chiffon sec on fera revenir le brillant du vernis.

Ces soins donnés à la caisse et au train, aucun raccord ne doit paraître et par ce seul nettoyage on devra obtenir une voiture excessivement propre.

CHAPITRE XVIII

CAMIONNAGE

Comme peinture, ce genre de voitures ne comporte qu'un travail rudimentaire, c'est de l'enlevage comparativement aux voitures dont nous avons parlé jusqu'ici, et les marchandises employées seront bien meilleur marché.

Nous allons examiner les différentes opérations que nécessite ce genre de travail et pour mieux nous faire comprendre, nous prendrons comme exemple un camion sortant du charronnage.

La caisse sera verte réchampie de rouge, le train sera rouge réchampi de deux gros filets verts.

On donnera au châssis ou caisse, une bonne couche de gris ainsi qu'aux dessous et intérieurs de coffre, et on passera le train en couleur chair.

Le lendemain, après avoir passé partout sur la caisse et sur le train un coup de papier de verre, ou mastiquera à l'huile tous les trous et les défauts puis on donnera une deuxième couche de gris à la caisse et une couche de chair à l'huile au train (c'est-à-dire de blanc à l'huile mélangé d'un peu d'ocre rouge). Beaucoup de Peintres négligent de donner cette deuxième couche, à notre avis c'est un tort, surtout s'il s'agit d'un camion neuf. La différence est peu sensible comme temps à passer et on a du moins la satisfaction d'obtenir un travail plus solide et plus joli, les pores du bois se trouvant mieux remplis.

Lorsque ces couches seront sèches, on donnera une couche de vert à la caisse et une de vert factice au train. Si ces couches sont données le matin on pourra glacer le soir et réchampir le lendemain.

La caisse ou châssis sera glacée avec moitié vernis et moitié vert, le train sera glacé moitié vernis et moitié rouge.

Afin d'empêcher le vernis de « refuser », la caisse et le train seront lavés puis on procèdera au réchampissage que l'on soignera afin de donner de l'œil au camion. A la caisse nous ferons deux gros filets rouges pour rappeler la couleur du train. Le réchampissage sera fait en pointe afin d'éviter le découpage.

Les panneaux du siège seront encadrés d'un filet rouge et les ridelles réchampies de deux filets sur les chanfreins.

La caisse terminée on réchampira le train de deux gros filets verts; les roues seront réchampies entièrement.

Sur le corps du train on ne fera que les parties les plus visibles.

Aussitôt le réchampissage sec, on vernira pour finir en employant du vernis un peu corsé pour mieux garnir.

Les gros noirs du train seront faits le lendemain en noir brillant et le camion sera prêt à livrer.

CHAPITRE XIX

TARIF DES TRAVAUX DE PEINTURE EN VOITURES

Nous donnons dans le tableau ci-après les prix approximatifs de main-d'œuvre et de matières employées pour chaque genre de travail, tant pour le luxe que pour le commerce.

D'une manière générale, on peut estimer le demi-luxe aux deux tiers du prix de revient du luxe proprement dit.

Les prix ci-après sont établis sur ceux de Paris, nous ne pouvons en effet taxer ceux de la province en raison des différences souvent très sensibles occasionnés par les prix de main-d'œuvre. Toutefois, comme nous avons intentionnellement donné séparément le prix des marchandises et celui de la main-d'œuvre il sera facile, en tenant compte des différences que peut occasionner cette dernière, d'établir une estimation exacte.

TARIF DES TRAVAUX DE PEINTURE

(VOITURES DE COMMERCE ET CAMIONNAGE)

GENRES	MAIN D'ŒUVRE	MARCHANDISES	TOTAUX
	Fr.	Fr.	Fr.
Voiture de commerce à 1 cheval (portant 1000 à 1200 kilos).......	60	45	105
» » à 1 cheval (grand modèle)................	65	55	120
» » à 2 chevaux (grand modèle)...............	80	60	140
Camion neuf à 1 cheval (sans ridelles), 3 couches...............	35	22	57
» vieux » (sans ridelles), 2 couches...............	25	15	40
» neuf à 1 cheval (demi-ridelles), 3 couches...............	40	26	66
» vieux » (demi-ridelles), 2 couches...............	30	19	49
Camion (dit flèche) à 2 chevaux (grandes ridelles), neuf, 3 couches.	48	29	77
» » » (grandes ridelles), vieux, 2 couches.	40	22	62
» » » (sans ridelles), neuf, 3 couches....	30	18	48
» » » (sans ridelles), vieux, 2 couches...	25	13	38
Tapissière ordinaire à 2 roues, neuve, 5 couches d'apprêt.........	45	20	65
» » » vieille, »	35	12	47
Tapissière ordinaire à 4 roues, neuve, »	60	35	95
» » » vieille, »	40	25	65
Grande tapissière de déménagement (peinture ordinaire).........	60	35	95
Brasseuse à 2 roues, neuve..................................	45	27	72
» » vieille..................................	35	22	57
Brasseuse à 4 roues, neuve..................................	55	35	90
» » vieille..................................	45	30	75
Voiture de livraison (genre grands magasins)..................	90	65	155
Bouchère à 2 roues..................................	45	25	70
Plateau de charbonnier à 1 cheval..................................	20	12	32
Haquet à vins à 1 ou 2 chevaux..................................	20	12	32
Voiture à bras. Caisse et couvercle. Apprêtée..................	35	20	55
Voiture à bras à ridelles..................................	25	16	41
Voiture à bras (genre emballeur)..................................	12	8	20
Brouette formant coffre (2 couches)..................................	3	2	5
Brouette formant plateau..................................	2	1	3

TABLEAU DU TARIF DES

DÉSIGNATION DES VOITURES	PEINTURE NEUVE			PEINTURE NEUVE SUR VIEUX FONDS		
	Main d'œuvre	Marchandises	Totaux	Main d'œuvre	Marchandises	Totaux
Mail Coach	330	170	500	280	100	380
Berline coupé Housse	260	120	380	200	100	300
Dorsay 8 ressorts	215	100	315	165	85	250
Calèche 8 ressorts	200	95	295	160	80	240
Victoria 8 ressorts	160	80	240	130	70	200
Landau	150	80	230	120	70	190
Phaëton à flèche	150	75	225	140	70	210
Grand breack	150	75	225	140	70	210
Grand omnibus	210	110	320	170	110	280
Petit omnibus	190	95	285	160	90	250
Coupé 3/4	160	90	250	150	85	235
Coupé 2 places	135	85	220	120	80	200
Mylord	100	50	150	90	45	135
Duc	95	45	140	90	40	130
Charrette à soupentes	95	40	135	90	35	125
Tilbury	95	40	135	90	35	125
Dog-Cart	95	40	135	90	35	125
Phaëton	100	50	150	90	45	135

TRAVAUX DE PEINTURE (LUXE)

PEINDRE LE TRAIN REGLACER LA CAISSE			REGLACER CAISSE ET TRAIN			POLIR ET VERNIR CAISSE ET TRAIN REPASSER LE RÉCHAMPISSAGE			POLIR ET VERNIR CAISSE ET TRAIN RACCORDS COMPLETS		
Main d'œuvre	Marchandises	Totaux	Main d'œuvre	Marchandises	Totaux	Main d'œuvre	Marchandises	Totaux	Main d'œuvre	Marchandises	Totaux
240	80	320	220	55	275	205	45	250	160	30	190
185	65	250	160	40	200	150	30	180	120	20	140
150	50	200	125	35	160	105	25	130	90	20	110
150	50	200	125	35	160	105	25	130	90	20	110
120	40	160	110	30	140	100	20	120	75	15	90
110	40	150	95	30	125	90	20	110	75	15	90
110	40	150	100	30	130	100	20	120	85	15	100
110	40	150	100	30	130	90	20	110	80	15	95
140	80	220	130	40	170	120	30	150	100	20	120
130	70	200	125	35	160	105	25	130	90	20	110
110	40	150	95	25	120	80	20	100	75	15	90
100	40	140	85	25	110	75	20	95	60	15	75
80	40	120	70	20	90	60	20	80	55	15	70
80	40	120	70	20	90	60	20	80	55	15	70
70	30	100	60	20	80	50	15	65	45	10	55
70	30	100	60	20	80	50	15	65	45	10	55
70	30	100	60	20	80	50	15	65	45	10	55
80	40	120	70	20	90	60	20	80	55	15	70

CHAPITRE XX

FAUX BOIS

Sans vouloir empiéter dans le domaine du décorateur, nous croyons nécessaire de consacrer ici quelques lignes à la peinture des faux bois ou imitation des bois naturels.

Dans la peinture en voitures, il arrive fréquemment que des raccords à faire se présentent soit sur des ferrures posées sur des bois naturels et qui feraient mauvais effet si elles restaient telles, soit sur des intérieurs de voitures de commerce ou de wagon, etc.

Nous n'avons certes pas la prétention de faire croire à nos lecteurs qu'au moyen de quelques lignes nous allons les transformer en décorateurs ; mais nous avons la certitude que s'inspirant de ces brèves notions, le peintre guidé par son goût et aidé de son intelligence arrivera au bout de peu de temps à un certain résultat que l'expérience et la pratique ne feront qu'améliorer.

Nous allons donc indiquer la méthode la plus simple et la plus rationnelle pour imiter les bois les plus usités dans la Peinture en Equipages tels que le chêne, le noyer et le sapin. Notre procédé est peut-être un peu rudimentaire, mais nous le répétons, ce n'est pas du décor que nous traitons ici, notre seul but étant de mettre notre lecteur dans la possibilité de se tirer seul d'affaire et sans frais, dans bien des cas où la présence de l'ouvrier spécialiste aurait été nécessaire.

Vieux chêne. — Pour exécuter les faux bois les spécialistes ne se servent que de teintes à l'huile, afin de pouvoir décorer et imiter plus sûrement les bois naturels ; en effet les couleurs broyées à l'huile et détrempées à l'essence coupée d'huile de lin, sèchent lentement et laissent tout le temps nécessaire pour exécuter convenablement le travail. Mais ce procédé employé dans la Peinture en Bâtiment est trop long et nous n'indiquerons ici que les moyens faciles et rapides n'exigeant simplement qu'un peu de dextérité.

Nos teintes de fond seront donc toutes détrempées au vernis et les terres servant à imiter les veines seront en poudre et délayées au vinaigre ou à la bière aigre.

On imite le vieux chêne en préparant pour la teinte de fond une couleur se rapprochant de celle du café au lait ; elle se composera de : Blanc de céruse, ocre jaune, terre de Cassel, brun Van Dyck et d'une pointe de noire d'ivoire ; plus la teinte sera foncée plus elle paraîtra vieille. On la détrempera au vernis à moins qu'elle ne doive être appliquée directement sur du bois neuf, n'ayant encore reçu aucune couche. Dans ce cas, elle serait détrempée à l'huile et servirait d'impression et on donnerait deux couches. Cette teinte devra être mate.

Ensuite on mélangera dans un pot de la terre de Cassel et un peu de terre de Sienne brûlée en poudre avec de la bière aigre ou du vinaigre, puis on préparera un morceau de carton ou de cuir qu'on découpera en forme de peigne, c'est-à-dire avec plusieurs dents. Ce peigne servira de veinette pour imiter les veines du bois et on emploiera une broche sèche un peu large pour les atténuer et faire disparaître les coups de pinceaux irréguliers.

Au moyen d'une brosse ou d'une éponge, on passera du mélange ci-dessus sur le fond clair qui a été fait, la terre ne couvrant pas fera transparent; mais comme elle sèche très vite on aura soin de ne faire qu'une petite surface à la fois ; puis avec le peigne de carton ou de cuir que l'on a préparé, on imitera les veines du bois en les tirant parallèlement. On les atténuera ensuite avec la brosse sèche que l'on passera très légèrement.

Si toutefois le résultat obtenu laissait à désirer on laverait immédiatement les parties manquées avec une éponge et de l'eau et on recommencerait l'opération.

Aussitôt que la teinte sera devenue mate on pourra vernir.

Chêne neuf. — Pour imiter les veines du bois de chêne neuf, on procèdera exactement de la même manière que pour le vieux chêne, seul le fond changera, c'est-à-dire que l'on tiendra la teinte plus claire en mélangeant seulement du blanc de céruse avec de l'ocre jaune de façon à obtenir un ton blanc jaunâtre. Cette teinte sera également détrempée au vernis.

Noyer. — Nous opèrerons de la même façon que pour le chêne.

La teinte de fond pour le noyer devra être d'une nuance jaune brun composée avec du blanc de céruse, de l'ocre jaune et de la terre de Sienne calcinée, le tout détrempé au vernis.

Les veines et les nœuds du bois seront faits avec un mélange de terre de Cassel, de terre de Sienne calcinée, de terre d'ombre naturelle et de terre d'ombre calcinée, le tout en poudre délayée avec de la bière aigre ou du vinaigre.

Les nœuds foncés se feront ensuite avec un peu de noir ajouté à la terre de Cassel. En remplacement de la veinette ou du peigne on peut se servir d'un putois, mais les nœuds et les grosses veines devront être imités à l'aide d'une petite brosse. On adoucira ensuite avec une brosse sèche pour atténuer les traits des veines foncées.

On attendra que les teintes deviennent mates, puis on vernira.

Sapin. — La couleur de fond sera très claire, presque blanche; on teintera donc seulement le blanc de céruse avec un peu d'ocre jaune et on détrempera au vernis.

Pour obtenir les veines, on emploiera de la terre de Sienne naturelle, mélangée avec un peu de terre de Sienne calcinée et on prendra un peu de terre d'ombre calcinée pour imiter les nœuds de bois. Comme toujours ces terres seront en poudre et délayées au vinaigre.

Les veines seront faites avec une brosse ou avec un putois et avant que le travail ne soit sec on adoucira en passant très légèrement dessus la brosse sèche.

Pour bien s'inspirer de la forme et des sinuosités que présentent les veines de bois, le moyen le plus simple et le plus pratique est de prendre une planche bien rabottée dont on s'efforcera d'imiter les veines aussi fidèlement que possible.

Un peu d'attention, d'adresse et de goût, ce qui certes ne manque pas chez nos peintres, et nous sommes persuadé qu'ils s'en tireront à leur honneur.

CHAPITRE XXI

ARMOIRIES TRANSPOSABLES

Depuis 1872, les armoiries, chiffres ou monogrammes sont placés sur les voitures au moyen de la décalcomanie.

Les Carrossiers ont, au début, éprouvé une certaine hésitation à se servir de ce procédé, craignant que l'adhérence ne soit pas parfaite et que le travail n'ait à souffrir du transport du papier sur les voitures. Mais devant les résultats acquis, ils ont dû accepter ce nouveau mode d'exécution qui permet au peintre de travailler au chevalet et par conséquent de faire mieux qu'auparavant, gêné qu'il était presque toujours par le manque de place et le défaut d'éclairage et n'arrivant qu'avec peine et au moyen de grands soins à obtenir un beau travail.

En outre, ce procédé de décalcomanie, permet d'expédier en province et simplement sous enveloppe, les chiffres ou armoiries que le peintre était auparavant dans l'obligation d'exécuter sur place, à moins que le carrossier ne lui ait expédié par chemin de fer, les portières à décorer. Il est inutile d'insister sur les nombreux avantages que présente cette nouvelle méthode, tant au point de vue du fini de l'exécution, qu'à celui du prix de revient.

M. Eug. Dufour, peintre héraldiste, l'artiste bien connu, spécialiste en ce genre de travaux et de qui nous n'avons pas à faire ici l'éloge, a bien voulu nous communiquer les renseignements ci après, lesquels croyons nous ne seront pas inutiles :

« Les chiffres ou armoiries sont peintes à l'endroit sur du papier spécialement
« préparé à cet effet. Lorsque les peintures sont bien sèches, on applique à plat
« le papier spécial recouvert du travail, sur un autre papier enduit d'une légère
« couche de dextrine dissoute à chaud ; on enlève alors en mouillant le papier
« spécial et le travail apparaît transposé à l'envers.

« C'est dans cet état qu'il est livré aux Carrossiers, et il ne reste plus pour
« l'appliquer sur les voitures, qu'à employer la méthode ci-après.

MÉTHODE POUR APPLIQUER LES CHIFFRES OU ARMES SUR LES PANNEAUX DE VOITURES

« Les chiffres, armes ou attributs, sont collés légèrement sur une feuille de « papier. Une ligne droite tracée sur cette feuille, dans le sens vertical, partage le « sujet en deux parties égales. On tracera de même sur le panneau une ligne à « la craie qui partage en deux parties égales l'emplacement de l'objet.

« Avant l'application, il faut essuyer préalablement avec soin la poudre « blanche dont le motif est saupoudré, puis on vernit la peinture apparente en « suivant les contours et sans trop faire d'épaisseur. On emploie pour cela du « vernis colle d'or ou tout autre vernis gras, excepté celui à l'esprit de vin. On « laisse sécher cette couche le temps nécessaire pour que le vernis soit assez « pris sur la couleur (environ cinq minutes). C'est alors que l'on applique l'objet « sur le panneau. On fait d'abord correspondre les deux lignes mentionnées « plus haut, puis on presse légèrement sur le sujet avec la main ou le doigt en ayant « soin d'appuyer partout pour le faire adhérer au panneau ; cela fait, on mouille toute « la surface du papier avec une éponge fine imbibée d'eau. Après quoi, il est bon « d'appuyer de nouveau avec le doigt. Lorsque le papier est suffisamment imbibé, « ce qui demande quatre ou cinq minutes, on le saisit par l'un des angles et on « le détache petit à petit et avec soin.

« Dans les grands sujets, il peut rester quelques globules d'air que l'on aper- « çoit après le décollage, il suffit de les piquer avec une aiguille et d'aplatir « avec le doigt mouillé. Lorsque le motif est découvert, on le lave avec soin et « on l'essuie avec une peau douce, toujours en appuyant légèrement. Quand la « surface est sèche, on peut vernir.

« Autant que possible, on ne devra pas employer pour l'arrêtage, le vernis « Sœhnée qui à la longue fait toujours casser ; il est préférable d'employer un « peu de Flatting coupé d'essence et mis en petite quantité.

Choix des couleurs à donner aux chiffres ou armoiries. — Il faut se guider :

« 1° Sur la couleur de la caisse de la voiture
« 2° « « du réchampissage
« 3° « « du plaqué.

« Généralement, on choisit la couleur du réchampi ou du plaqué. Lorsqu'on

« choisit la couleur de la caisse, c'est-à-dire ton sur ton, cela se nomme camaïeu :
« caisse vert foncé, chiffre vert clair, caisse bleu foncé, chiffre bleu clair, etc.

« Le coloris pour chiffre veut dire or ; la couleur héraldique ne s'emploie
« que pour les armoiries qui cependant peuvent être peintes en camaïeu.

Eug. DUFOUR

Peintre héraldiste,
Élève de Viollat et Boutet, successeur de Adam,
5, Place Boulnois. Paris (Ternes).

CHAPITRE XXII

COLIQUES DES PEINTRES OU COLIQUES SATURNINES

Les couleurs ayant pour base le plomb, l'arsenic, le cuivre ou le mercure, telles que la céruse, le vermillon, le vert de gris, le minium, etc., sont des poisons très dangereux auxquels sont exposés les ouvriers qui les emploient.

Différents moyens ont été préconisés afin de prévenir le danger qu'ils présentent.

Des nombreuses observations qui ont eté faites, il résulte que le siège de la maladie sont les intestins et que l'effet se fait particulièrement sentir sur la moelle épinière. Il importe donc, dès qu'une personne est atteinte de ces terribles coliques saturnines, appelées vulgairement « coliques des peintres » de débarrasser les intestins au moyen de lavements énergiques et de fortes purges. On appliquera sur la moelle épinière des ventouses scarifiées et on soumettra pendant quelques jours le malade au régime lacté.

Puis lorsque les crises violentes auront disparu et que les forces seront peu à peu revenues on fera prendre au malade d'abord un gramme d'iodure de potassium par jour en augmentant progressivement la dose jusqu'à lui faire absorber 2, 4, 6 et 8 grammes en 24 heures. Ce traitement réussit admirablement.

Un autre remède très facile à prendre et peu coûteux consiste à faire un mélange de miel et de fleur de soufre dans la proportion de cinq cuillerées de miel pour trois de fleur de soufre. Après avoir pétri convenablement cette pâte, on la fait fondre et on en prend chaque soir après le repas la valeur d'une cuiller à café.

Les bains sulfureux sont également très efficaces.

CHAPITRE XXIII

MODÈLES DE RÉCHAMPISSAGES

N° 1

Fond bleu clair, composé de blanc de céruse et de bleu de Prusse, glacé de deux couches de bleu de cobalt clair, réchampi d'un gros filet blanc et de deux filets fins, orange.

N° 2

Fond paille, composé de blanc de céruse et d'un peu de jaune de chrôme 1re nuance, réchampi d'une petite bande violette, deux filets rouges bordant la bande et d'un filet paille au centre, à cheval sur labande.

N° 3

Fond gris perle composé de blanc de céruse, de bleu et de noir, réchampi d'une bande orange (jaune de chrôme 4e nuance) et de deux filets grenat détachés.

N° 4

Fond vert foncé, réchampi d'une petite bande vert Milory et bordé de deux filets blanc.

N° 5

Fond rouge, réchampi de 4 filets vert Milory (deux gros et deux fins au milieu). Commencer par faire d'abord les filets fins.

N° 6

Fond vert foncé, réchampi d'une bande jaune bouton d'or et d'un filet rouge à cheval sur la bande.

N° 7

Fond bleu d'outremer, réchampi d'une baguette et de deux filets rouges détachés.

N° 8

Fond bleu foncé, réchampi d'une bande bleu-clair (composé de blanc et de bleu de Prusse) et d'un filet rouge à cheval sur la bande.

N° 9

Fond bleu foncé, réchampi de deux gros filets, bleu clair (composé de blanc et de bleu de Prusse) et d'un petit filet blanc au milieu.

N° 10

Fond noir, réchampi de quatre filets paille (deux gros et deux fins). On commencera par ces derniers.

N° 11

Fond paille, réchampi d'une baguette grenat et deux filets rouges détachés.

N° 12

Fond grenat, réchampi d'une bande paille, composé de blanc de céruse et de jaune de chrôme 1re nuance.

N° 13

Fond bleu foncé, baguette jaune bouton d'or et deux filets rouge clair, détachés.

N° 14

Fond vert olive foncé, réchampi d'une baguette blanche et d'une grise séparées par un filet bleu clair.

N° 15

Fond vert olive clair, réchampi de quatre filets violets.

N° 16

Fond brun, réchampi de trois gros filets, deux rouges et un jaune bouton d'or au centre. Le filet jaune devra se faire en dernier.

N° 17

Fond jaune de chrôme 2e nuance, réchampi de bande et filets grenat.

N° 18

Fond rouge, réchampi de trois filets jaune bouton d'or; celui du centre devra être fait en dernier.

N° 19

Fond vert d'eau, composé de blanc de céruse et de vert milory, réchampi d'une bande jaune bouton d'or.

N° 20

Fond gris perle, réchampi de six filets (deux bleu clair, deux vert d'eau et deux rouges.

Ce réchampissage ne se fait généralement que sur les moyeux et flammes des roues.

N° 21

Fond paille composé de blanc de céruse et de jaune de chrôme 1re nuance, réchampi d'une petite bande grenat clair et deux filets bleu clair détachés.

N° 22

Fond brun réchampi de quatre filets, deux bleus et deux rouges ; on commencera par les filets bleus afin d'en assurer la régularité.

N° 23

Fond bleu foncé, réchampi d'une baguette et deux filets blancs détachés.

N° 24

Fond bleu clair composé de blanc de céruse et de bleu de Prusse, réchampi de trois gros filets noirs.

N° 25

Fond paille, composé de blanc et de jaune de chrôme 1re nuance réchampi d'une baguette violette, deux filets bleu clair et deux filets vert milory.

Ce réchampissage ne se fait que sur les moyeux et les flammes des roues.

N° 26

Fond gris perle, réchampi d'une baguette bleue et d'une rouge, séparées par un filet gris.

N° 27

Fond vert d'eau, composé de blanc de céruse et de vert milory, réchampi d'une bande jaune bouton d'or bordée de deux filets bleu clair composé de bleu d'outremer et de blanc.

N° 28

Fond vert olive clair, réchampi de quatre filets, deux gros filets grenat et deux filets fins violet au centre.

N° 29

Fond bleu foncé, réchampi d'une baguette blanche et de deux filets jaune bouton d'or détachés.

N° 30

Fond vert olive clair, réchampi d'une baguette violette et de deux filets vert milory détachés.

N° 31

Fond rouge vermillon anglais, réchampi d'une bande noire bordée de deux filets blancs.

N° 32

Fond grenat, réchampi de deux gros filets jaune paille. Pour éviter la transparence, on devra repasser ces filets.

N° 33

Fond rouge réchampi d'une petite bande blanche bordée de deux filets noirs.

N° 34

Fond vert foncé, réchampi d'une bande verte, composée de vert foncé et de jaune bouton d'or, bordée de deux filets milory.

N° 35

Fond vert foncé, réchampi d'une petite bande vert milory bordée de deux filets rouges.

N° 36

Fond vert foncé, réchampi d'une petite bande vert milory bordée de deux filets jaune bouton d'or.

N° 37

Fond paille, réchampi d'une bande bleue (composée de blanc et de bleu d'outremer) et de deux filets grenat.

N° 38

Fond rouge, réchampi d'une baguette et deux filets détachés en bleu foncé, composé de bleu d'outremer, de blanc de céruse et d'un peu de bleu de Prusse.

N° 39

Fond gris perle, réchampi d'une bande grenat et de deux filets jaune orange.

N° 40

Fond vert foncé, réchampi d'une bande jaune bouton d'or et d'un filet vert milory à cheval sur la bande.

N° 41

Fond vert foncé, réchampi d'une bande noire et deux filets rouges à cheval sur la bande.

N° 42

Fond vert foncé, réchampi d'une bande vert milory et d'un filet jaune bouton d'or à cheval sur la bande.

N° 43

Fond jaune de chrôme 2e nuance, réchampi d'une bande noire.

N° 44

Fond brun réchampi de quatre filets, deux jaunes bouton d'or et deux rouges. Commencer par les filets jaunes.

N° 45

Fond rouge vermillon anglais, réchampi d'une bande noire et de deux filets jaune bouton d'or détachés.

N° 46

Fond bleu foncé, réchampi d'une bande bleu clair et deux filets rouges détachés (Le bleu clair est composé de blanc de céruse et de bleu d'outremer).

N° 47

Fond bleu foncé, réchampi d'une baguette blanche et deux filets rouges détachés.

N° 48

Fond bleu foncé, réchampi d'une baguette rouge et d'une bleu clair séparées par un filet noir.

N° 49

Fond grenat, réchampi d'une bande jaune bouton d'or.

N° 50

Fond paille, réchampi de deux gros filets grenat et d'un filet fin rouge au centre.

N° 51

Fond noir réchampi de deux gros filets paille.

N° 52

Fond bleu foncé, réchampi de trois gros filets jaune bouton d'or (deux gros et un fin au milieu).

N° 53

Fond grenat, réchampi d'une bande jaune bouton d'or bordée de deux filets noirs.

N° 54

Fond vert olive clair, réchampi de six filets, deux bleu clair, deux vert milory et deux jaune paille.

Ce réchampissage n'est exécuté en général que sur les moyeux et les flammes.

N° 55

Fond rouge, réchampi d'une bande jaune bouton d'or, deux filets noirs bordant et d'un petit filet noir à cheval sur la bande jaune.

N° 56

Fond brun réchampi de trois filets, deux jaune bouton d'or et un filet fin rouge au milieu. Les filets jaunes devront être faits en premier.

N° 57

Fond vermillon anglais foncé, réchampi d'une petite bande jaune bouton d'or, bordée de deux filets noirs.

N° 58

Fond bleu foncé, réchampi de trois filets bleu clair, deux gros et un fin au milieu.

N° 59

Fond bleu, réchampi d'une bande rouge et de deux filets bleu clair détachés de la bande.

N° 60

Fond bleu foncé, réchampi d'une petite bande bleu clair et d'un filet blanc à cheval sur la bande.

RÉCHAMPISSAGES POUR VOITURES DE COMMERCE

N° 61

Fond jaune de chrôme 1re nuance avec un peu de blanc de céruse, réchampi de deux bandes se touchant et d'égale largeur, l'une en rouge, l'autre en grenat. Ces deux bandes jumelles doivent être à égale distance les unes des autres.

N° 62

Fond vert olive, bandes vert ordinaire foncé, bordées d'un côté par un filet jaune bouton d'or et de l'autre par un filet noir. On aura soin de diviser les panneaux de façon à avoir des bandes d'égale largeur.

Les filets jaunes devront toujours être en avant pour les panneaux de côté et à gauche pour celui de derrière.

N° 63

Fond grenat, réchampi de trois gros filets rouges.

L'intervalle grenat entre chaque groupe de trois filets pourra être plus ou moins large, ce qui facilitera la division du panneau. Cet intervalle sera réchampi au milieu d'un filet noir.

N° 64

Fond formé de quatre bandes égales : une rouge, une grenat, une vert olive et une vert foncé, ces deux dernières séparées par un filet paille.

On préparera un fond uniforme, puis on divisera les panneaux par bandes égales. Pour la rapidité de l'exécution du travail on fera ensemble toutes les bandes du même ton en ayant soin de bien observer le rang que chacune d'elles doit occuper.

TABLE DES CHAPITRES

PUBLICATIONS SPÉCIALES DE CARROSSERIE ET CHARRONNAGE
G. MATHIÈRE, Éditeur, 178, boulevard Voltaire, PARIS

L'ART PRATIQUE
DU CHARRON-FORGERON

PAR UN COMITÉ
DE CONSTRUCTEURS DE VOITURES, CHEFS D'ATELIERS ET PROFESSEURS DE CHARRONNAGE

Album pratique traitant le charronnage en général depuis les travaux les plus simples jusqu'aux plus compliqués

Honoré de nombreuses souscriptions du Ministère du Commerce et de l'Industrie, des Syndicats, Écoles, Cours professionnels, etc.

La construction des voitures, par les progrès successifs qui l'ont amenée au point où elle en est aujourd'hui et les besoins actuels devenant chaque jour plus impérieux, est une industrie des plus variées et des plus importantes ; aussi le **Charron-Forgeron** doit-il posséder à fond tous les éléments qui constituent son art.

C'est pour répondre à ces besoins que nous avons publié « **L'Art pratique du Charron-Forgeron** », persuadé que la nombreuse clientèle à laquelle nous nous adressons saura en apprécier toute la valeur et qu'elle accueillera favorablement cette intéressante publication appelée à lui rendre d'éminents services.

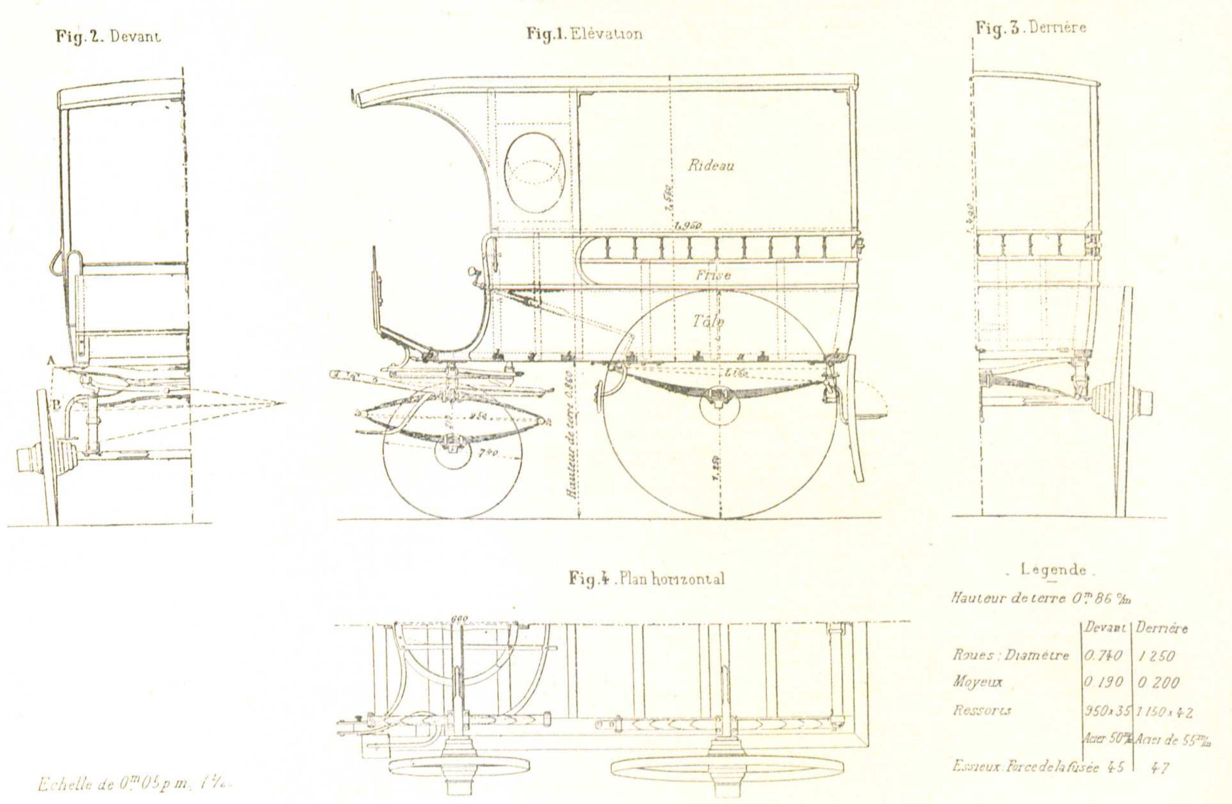
Après les travaux simples tels que : *civières, poulains, brouettes*, suivis d'une démonstration complète de *la roue*, l'ouvrage donne des modèles de tous genres et d'une exécution fréquente, tels que : *voitures à bras, haquets, camions, voitures industrielles et de commerce, tapissières, charrettes anglaises, breacks, charrettes jardinières, fourragères, chariots, voitures agricoles, tombereaux, fardiers, voitures de liquoriste, de laitier, de déménageur, etc., etc.*

Chaque modèle est accompagné de ses plan, coupe et vue de derrière (le tout coté et dessiné à l'échelle) et complété par un texte descriptif et explicatif. En outre de l'explication de chacune des figures, le texte contient de nombreux renseignements relatifs au charronnage ; il traite également des essieux et des ressorts, ainsi que du montage, tant d'une manière générale que pour chaque voiture en particulier.

Les dessins exécutés par les hommes les plus compétents et le texte rédigé dans un style clair et concis par des spécialistes ne s'écartant jamais du point de vue pratique, font de cette œuvre le « *Guide indispensable du Charron-Forgeron* ».

L'album complet : 32 planches (30×40) imprimées en bistre sur beau papier, texte descriptif et explicatif (même format que les planches), le tout réuni dans un carton. Prix : **25** fr., payables 5 fr. par mois ou **15** fr. par trimestre.

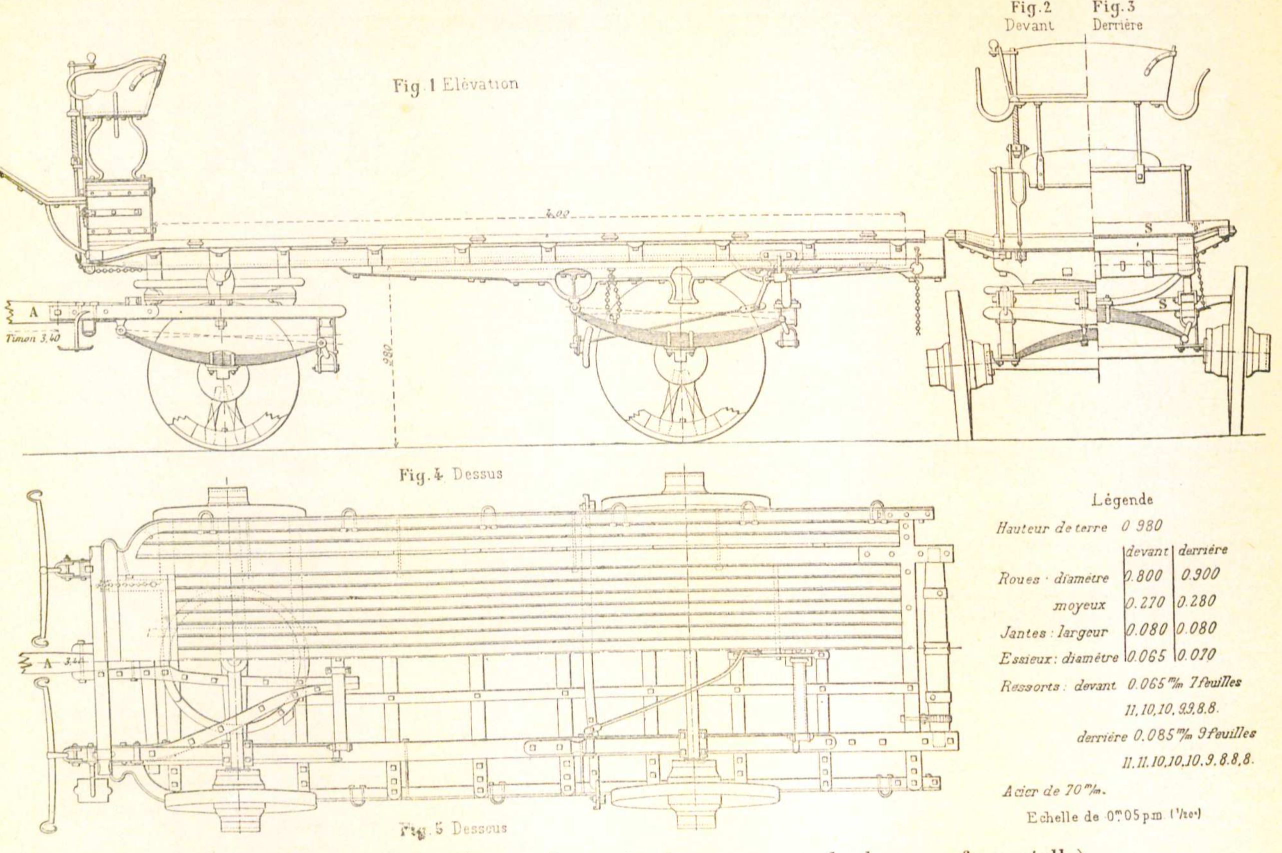
TAPISSIÈRE



PLANS RÉDUITS AU QUART DE LEUR SURFACE RÉELLE (Échelle réduite de moitié 1/40)

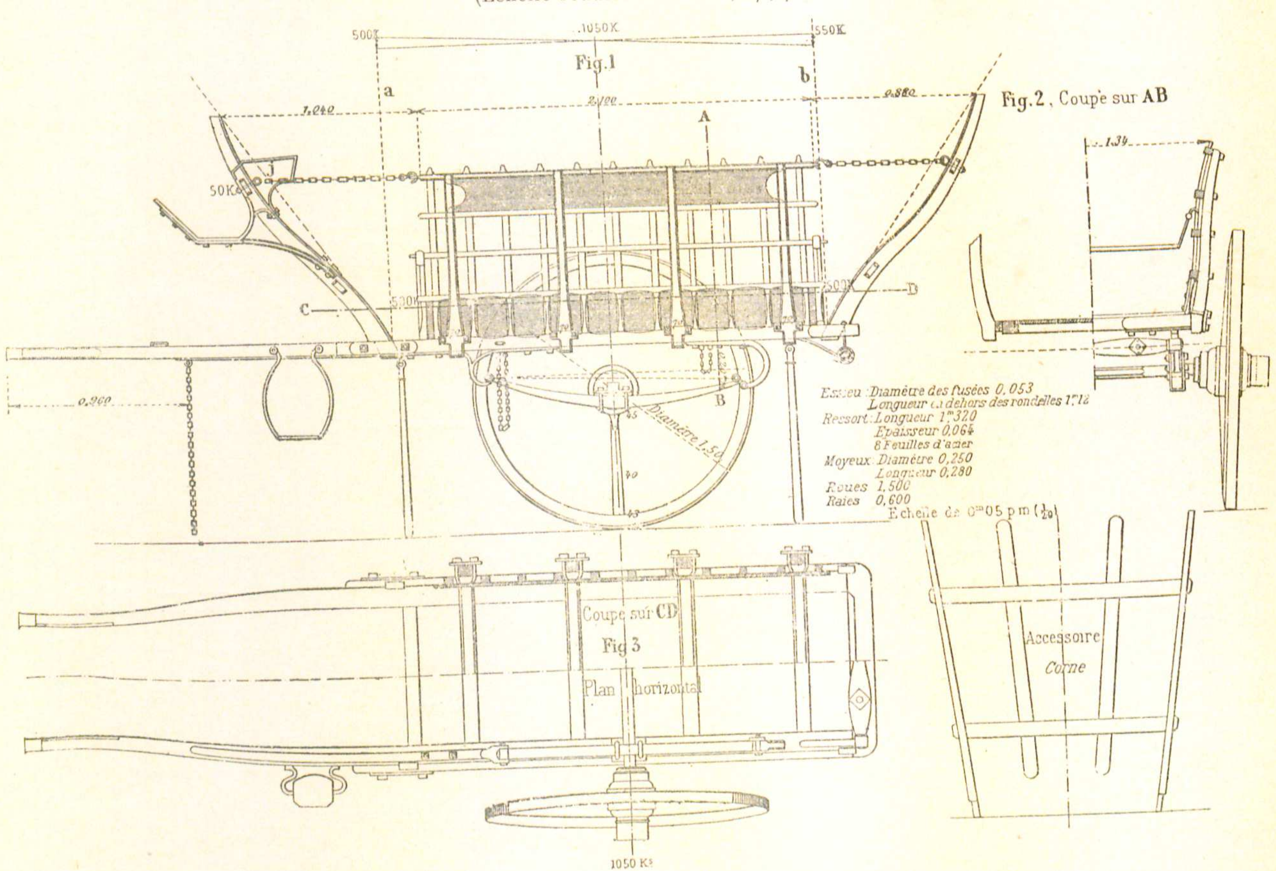
CAMION SANS RIDELLES portant 4.000 kilos (plans réduits au quart de leur surface réelle)

(Échelle réduite de moitié, 1/40)



PETITE FOURRAGÈRE (plans réduits au quart de leur surface réelle)

(Échelle réduite de moitié, 1/40)



PUBLICATIONS SPÉCIALES DE CARROSSERIE ET CHARRONNAGE

G. MATHIÈRE, Éditeur, 178, boulevard Voltaire, PARIS

LA CARROSSERIE MODERNE

PAR UN COMITÉ

DE CONSTRUCTEURS DE VOITURES, CHEFS D'ATELIERS ET PROFESSEURS DE CARROSSERIE

ALBUM PRATIQUE TRAITANT LA CARROSSERIE EN GÉNÉRAL (grand luxe, demi-luxe et travaux simples).

Honoré de nombreuses souscriptions du Ministère du Commerce et de l'Industrie, des Syndicats, Ecoles, Cours professionnels, etc.

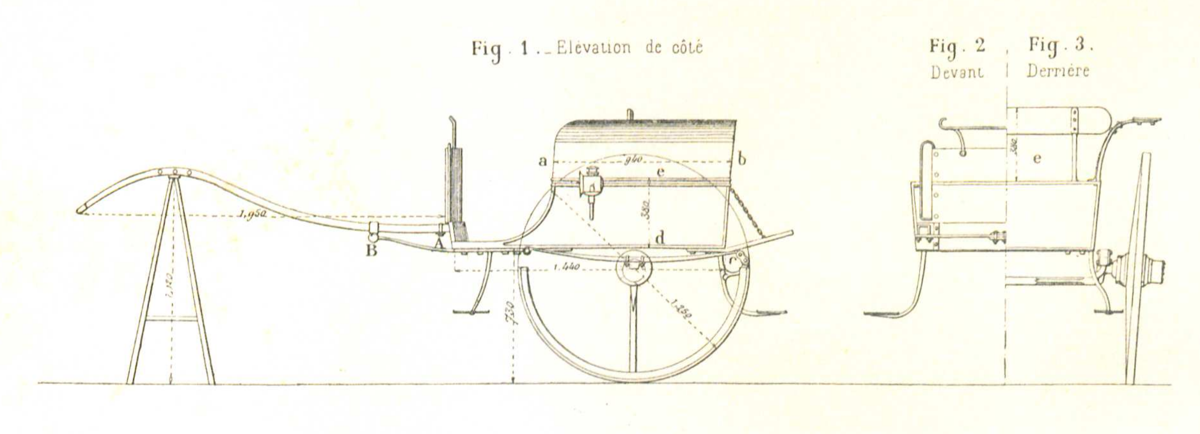
Cette publication a pour but de tenir le Carrossier au courant des progrès de son art en lui donnant des modèles variés et de tous genres de voitures à la mode, telles que : *charrettes, buggys, derbys, coupés, governess, omnibus, cabs, breack, morning-cart, phaetons, victoria, spiders, dog-cart, landaus, ducs, mylords, mail-coach, etc., etc*

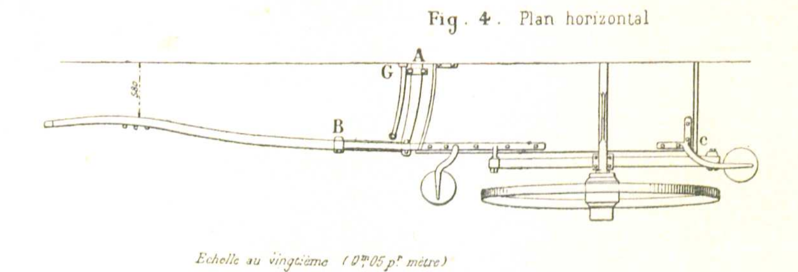
Chaque planche comporte l'élévation de côté, le plan, la vue de devant et la vue de derrière, le tout coté, dessiné au dixième ou au vingtième, complété d'une légende et accompagné d'un texte descriptif et explicatif, illustré de nombreuses figures. En outre de l'explication des planches, ce texte contient de nombreux renseignements relatifs à la carrosserie ; il traite également des essieux et des ressorts ainsi que du montage, tant d'une manière générale que pour chaque voiture en particulier.

Puisés aux meilleures sources, par des spécialistes ne s'écartant jamais du point de vue pratique, les documents qui composent notre livre en font une œuvre unique en son genre jusqu'à ce jour, du plus grand intérêt et appelée à rendre d'éminents services à la corporation tout entière des Carrossiers.

L'album complet : 32 planches (30×40) imprimées en bistre sur beau papier et dont quelques-unes en plusieurs couleurs, texte descriptif et explicatif illustré (même format que les planches), le tout réuni dans un carton. Prix : **35** fr., payable **5** francs par mois ou **15** francs par trimestre.

RALLY-CAB, quatre places (pour cheval de 1m40)



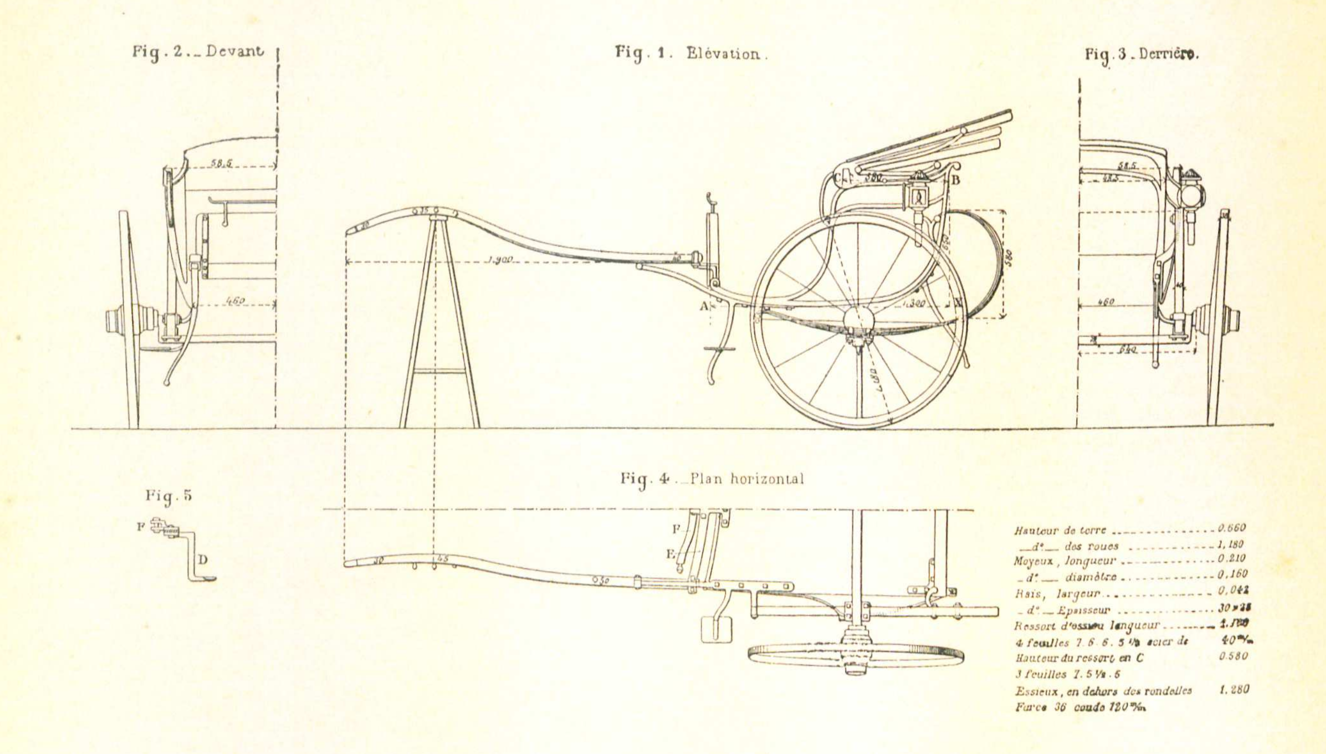


Hauteur de terre	0m 130
Diamètre des roues	1m 250
— d° — des moyeux	0,170
Longueur des moyeux	0,210
Rais largeur en bas	0,043
— d° — épaisseur en bas	0,032
Jantes	40 × 40
Ressorts longueur	1m 140
— d° — épaisseur	31 m/m
5 feuilles 7,7-6,6,5	
Acier de	40 m/m
Essieu force de la fusée	40 m/m
— d° — Coude	60 m/m

PLANS RÉDUITS AU QUART DE LEUR SURFACE RÉELLE (Echelle réduite de moitié, 1/40e)

CABRIOLET-CAB A CAPOTE (pour cheval de 1 m. 5o)

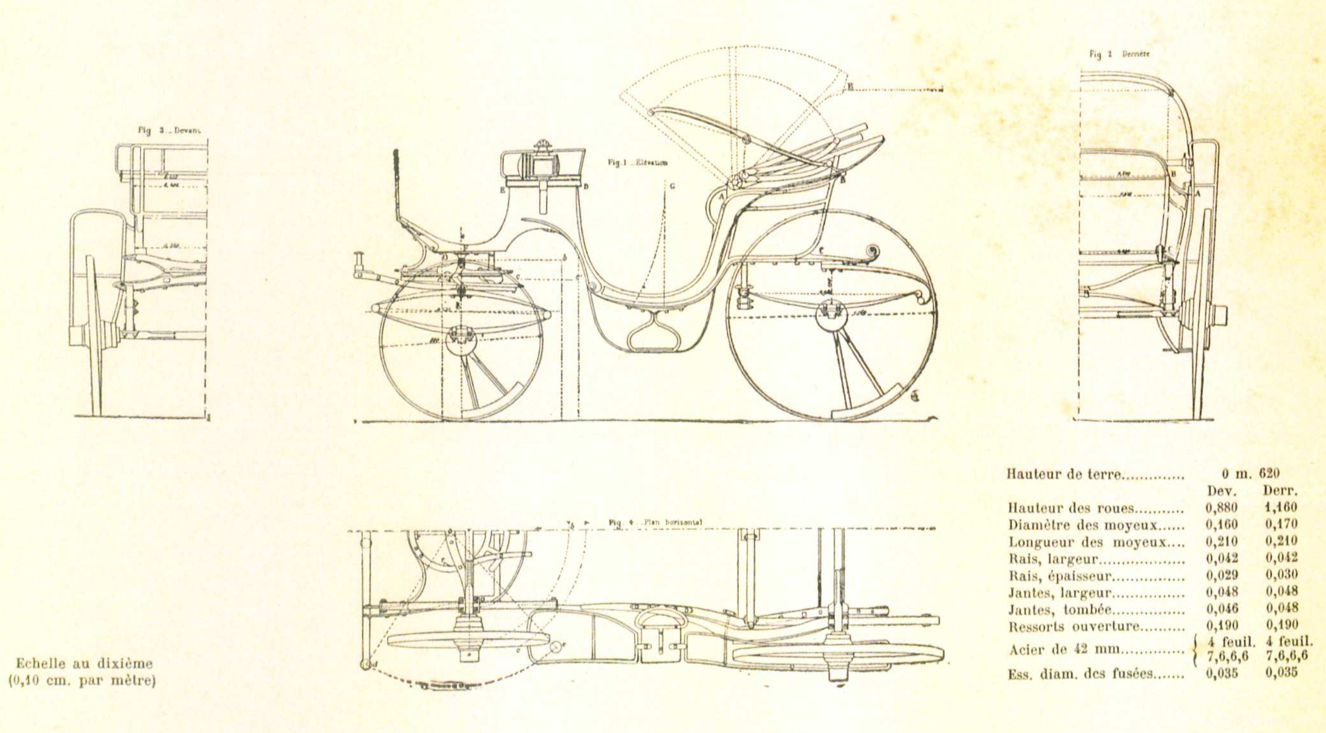
PLANS RÉDUITS AU QUART DE LEUR SURFACE RÉELLE (Échelle réduite de moitié, 1/4o)



Hauteur de terre	0.660
d° des roues	1,180
Moyeux, longueur	0.210
d° diamètre	0,160
Rais, largeur	0,042
d° Epaisseur	[illegible]
Ressort d'essieu longueur	[illegible]
4 feuilles 7. 6. 6. 5 ½ acier de	40 m/m
Hauteur du ressort en C	0.580
3 feuilles 7. 5 ½. 6	
Essieux, en dehors des rondelles	1.280
Force 36 coude 120 m/m	

MYLORD MODERNE A FRISES, DIT : TROIS CINTRES

PLANS RÉDUITS AU HUITIÈME DE LEUR SURFAGE RÉELLE (Échelle réduite au quart, 1/4o)



	Dev.	Derr.
Hauteur de terre	0 m. 620	
Hauteur des roues	0,880	1,160
Diamètre des moyeux	0,160	0,170
Longueur des moyeux	0,210	0,210
Rais, largeur	0,042	0,042
Rais, épaisseur	0,029	0,030
Jantes, largeur	0,048	0,048
Jantes, tombée	0,046	0,048
Ressorts ouverture	0,190	0,190
Acier de 42 mm	4 feuil. 7,6,6,6	4 feuil. 7,6,6,6
Ess. diam. des fusées	0,035	0,035

Echelle au dixième
(0,10 cm. par mètre)

G. MATHIÈRE, Éditeur

PARIS — 178, Boulevard Voltaire, 178 — PARIS (11e)

PUBLICATIONS SPÉCIALES DE CARROSSERIE
ET CHARRONNAGE

PLANS ET DESSINS EN NOIR ET EN COULEURS
DE TOUS GENRES DE VOITURES

Grande facilité de paiement pour la souscription
à nos ALBUMS SPÉCIAUX

Toute commande jusqu'à cent francs est payable cinq francs par mois par Recouvrements trimestriels de quinze francs présentés à domicile les 15 et fin de mois.

LE PREMIER VERSEMENT DOIT ACCOMPAGNER LA COMMANDE

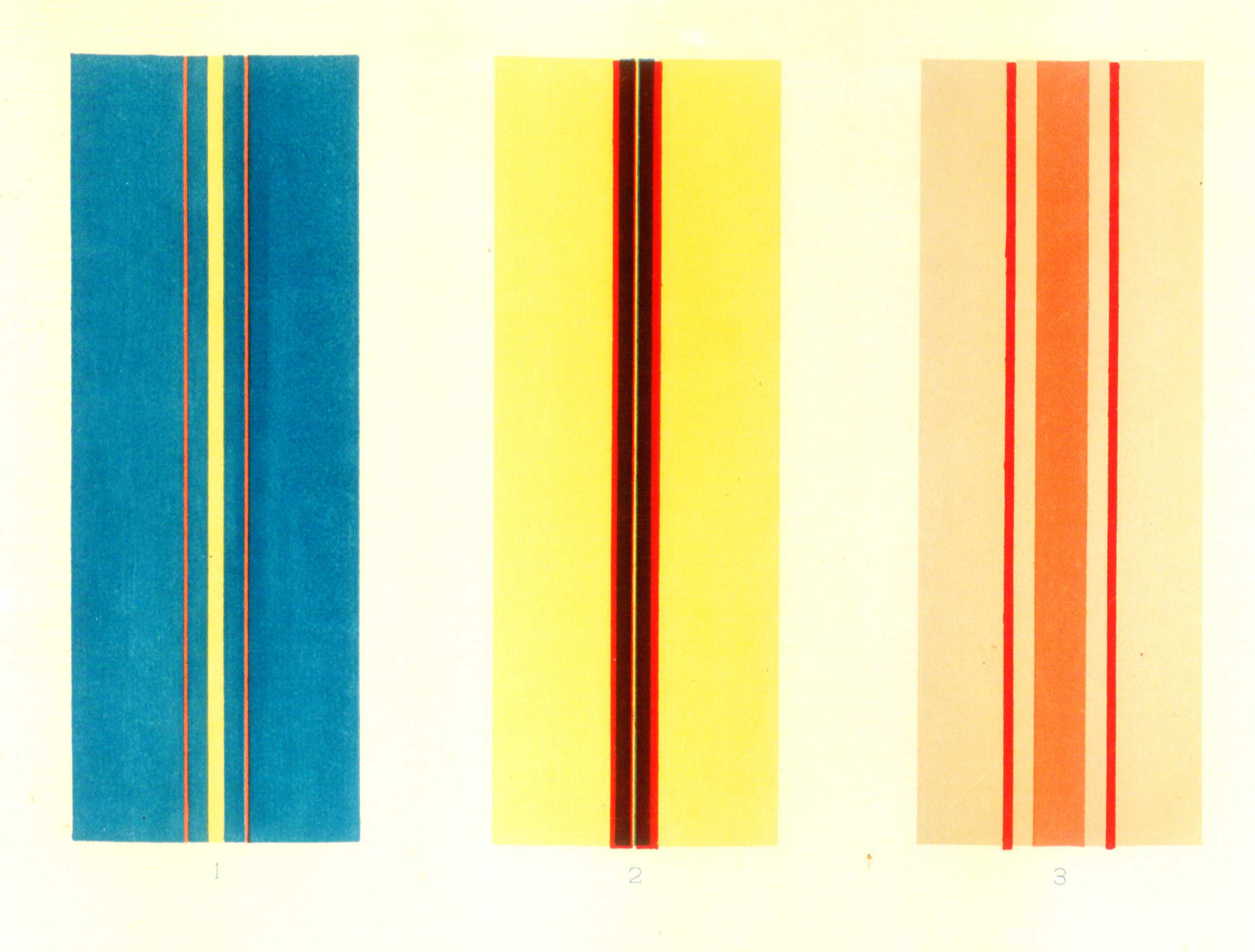
EXPÉDITIONS

Sauf stipulation contraire de la part du souscripteur, nos expéditions sont toujours adressées franco par la voie la plus rapide et la moins coûteuse ; le montant de ces débourśés est ajouté à celui de la première valeur (indiquer si l'envoi doit être fait en gare ou à domicile). Emballage gratis.

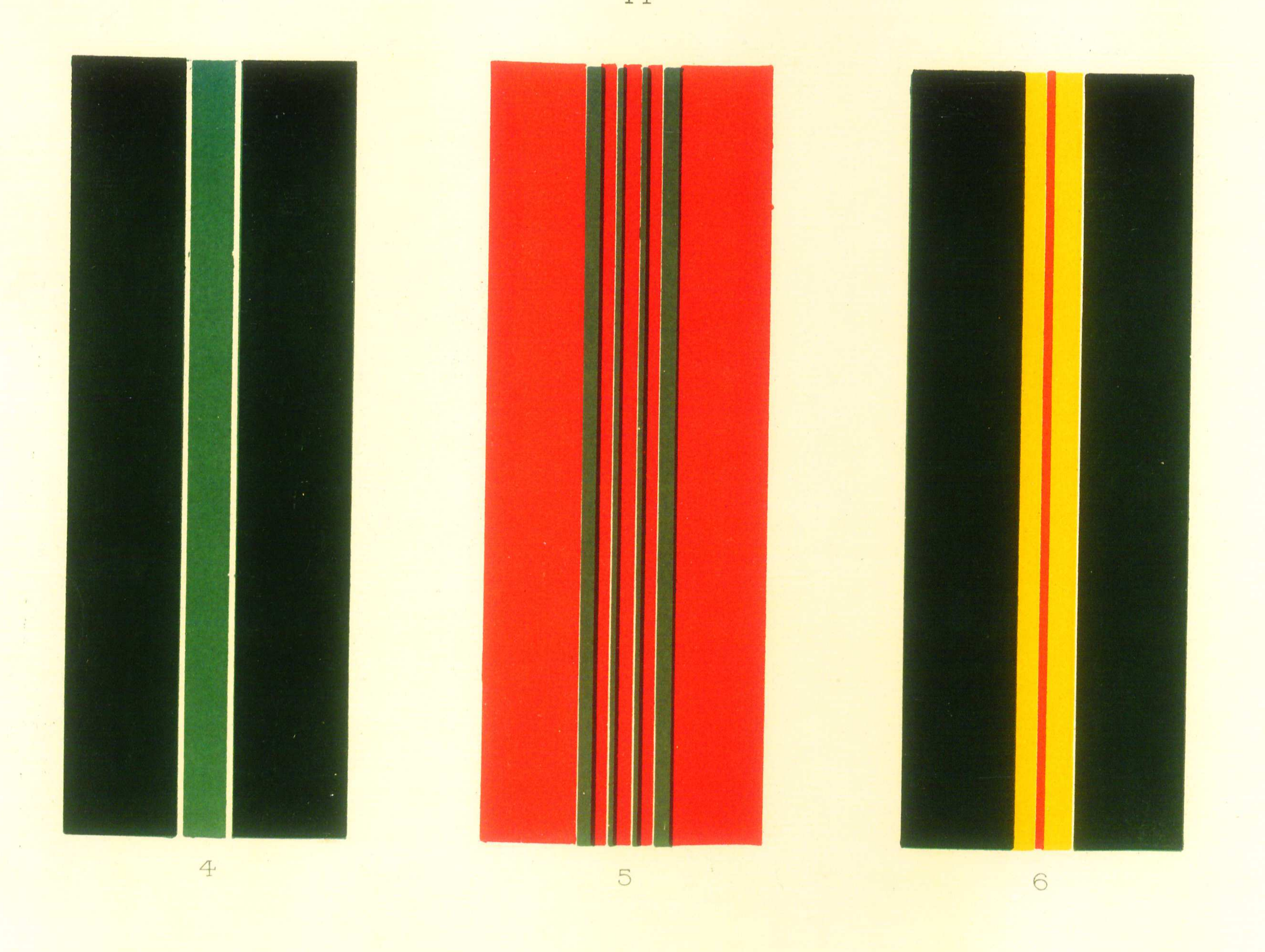
LAVAL. — IMPRIMERIE PARISIENNE, L. BARNÉOUD & Cie.

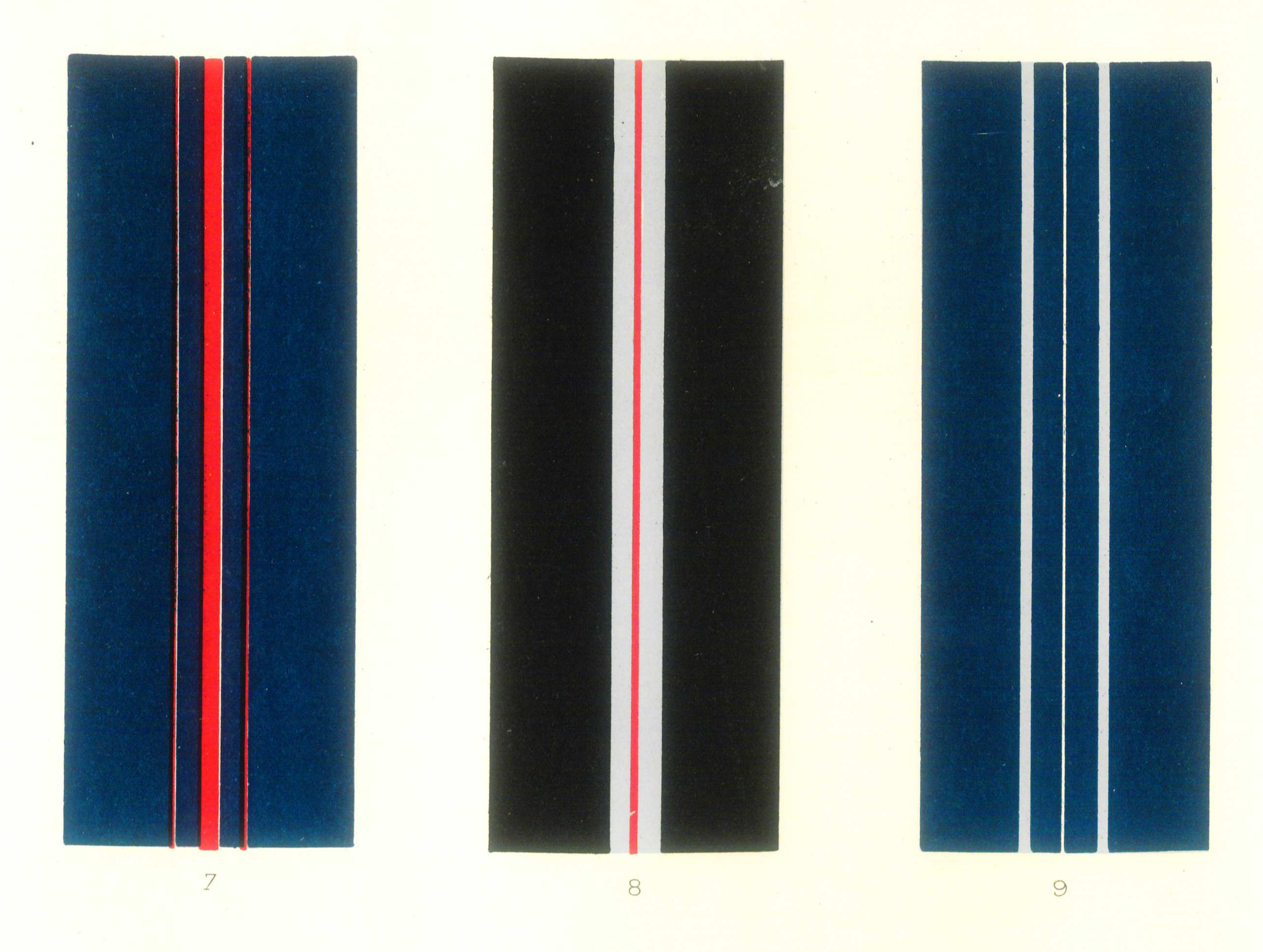

GM

I



II





7 8 9

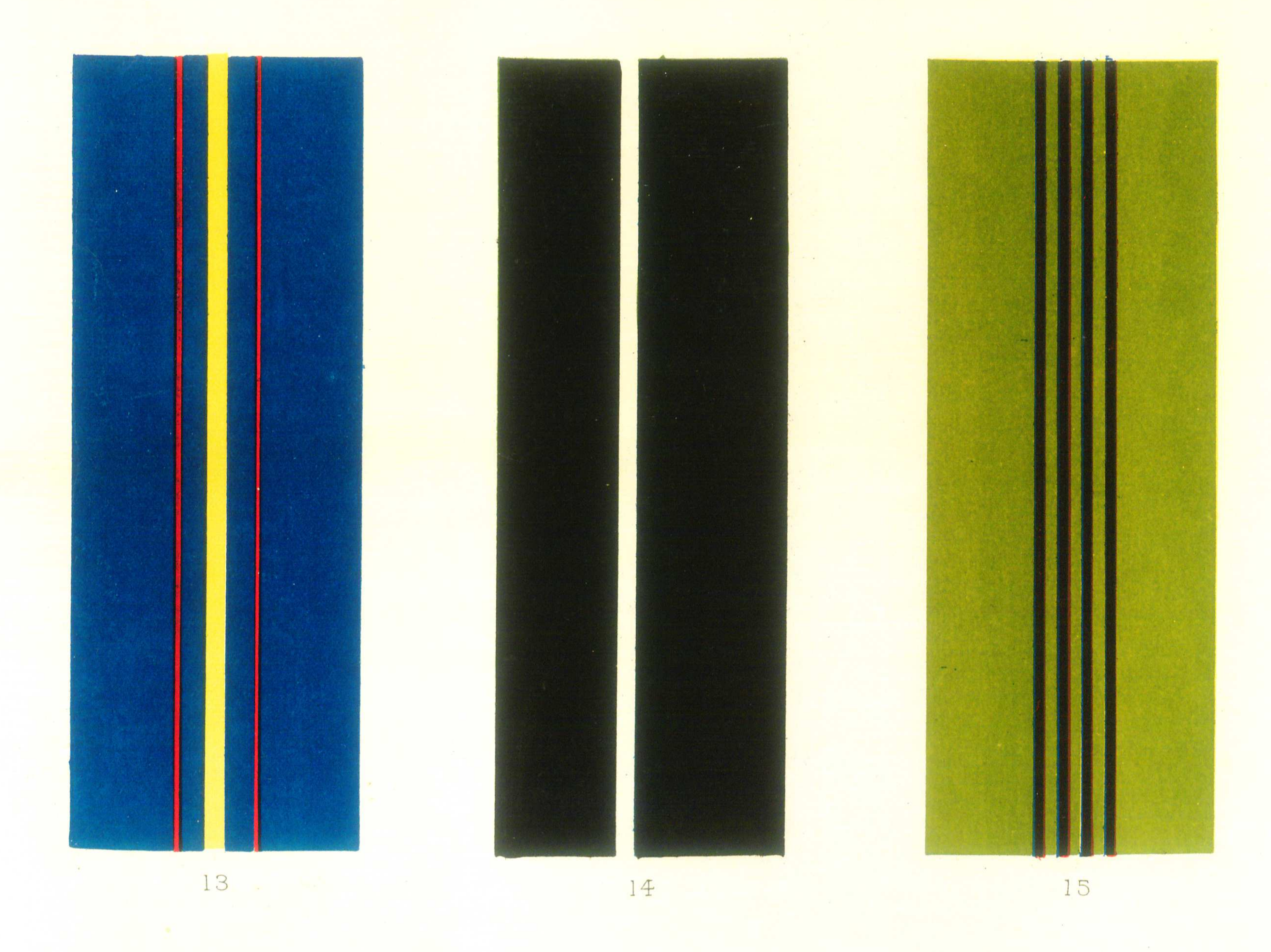


10

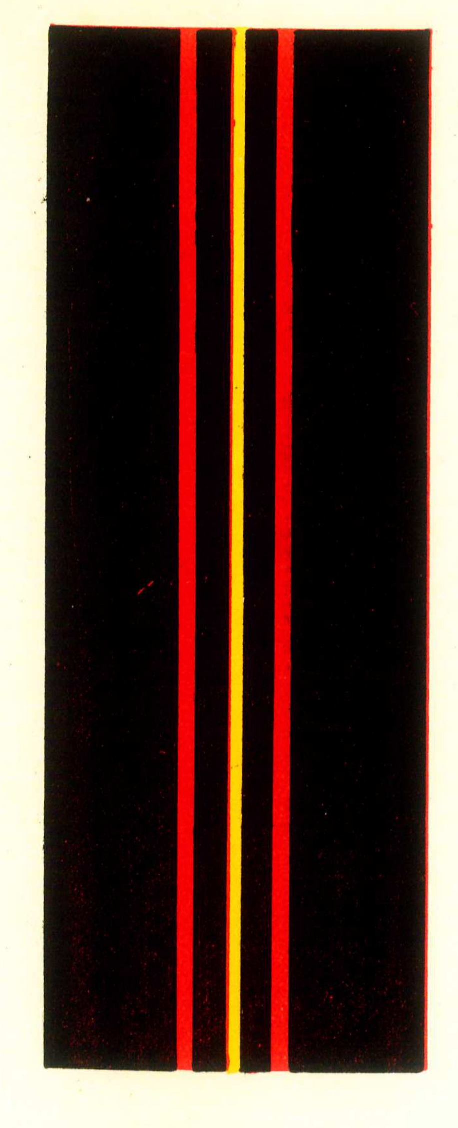
11

12

V



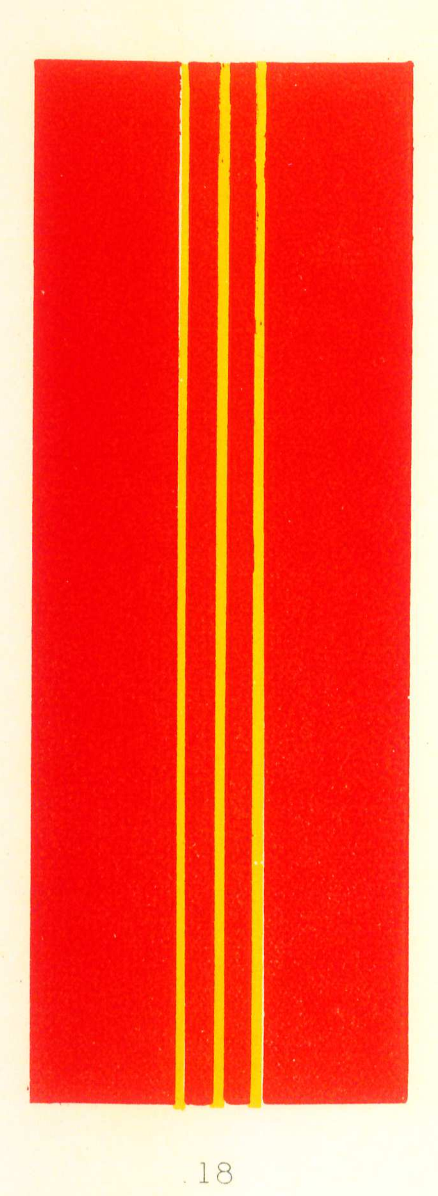




16

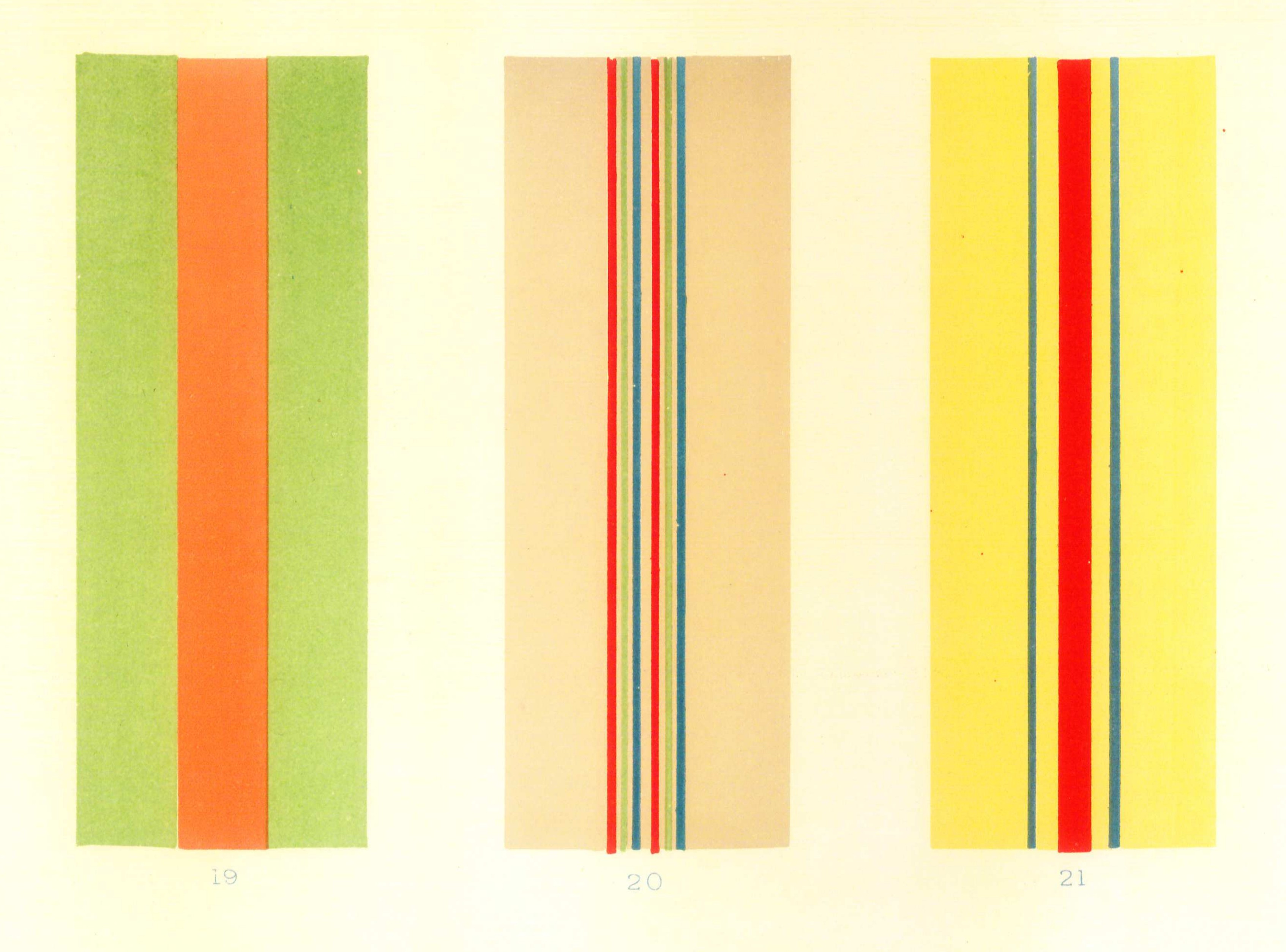


17



18

VII



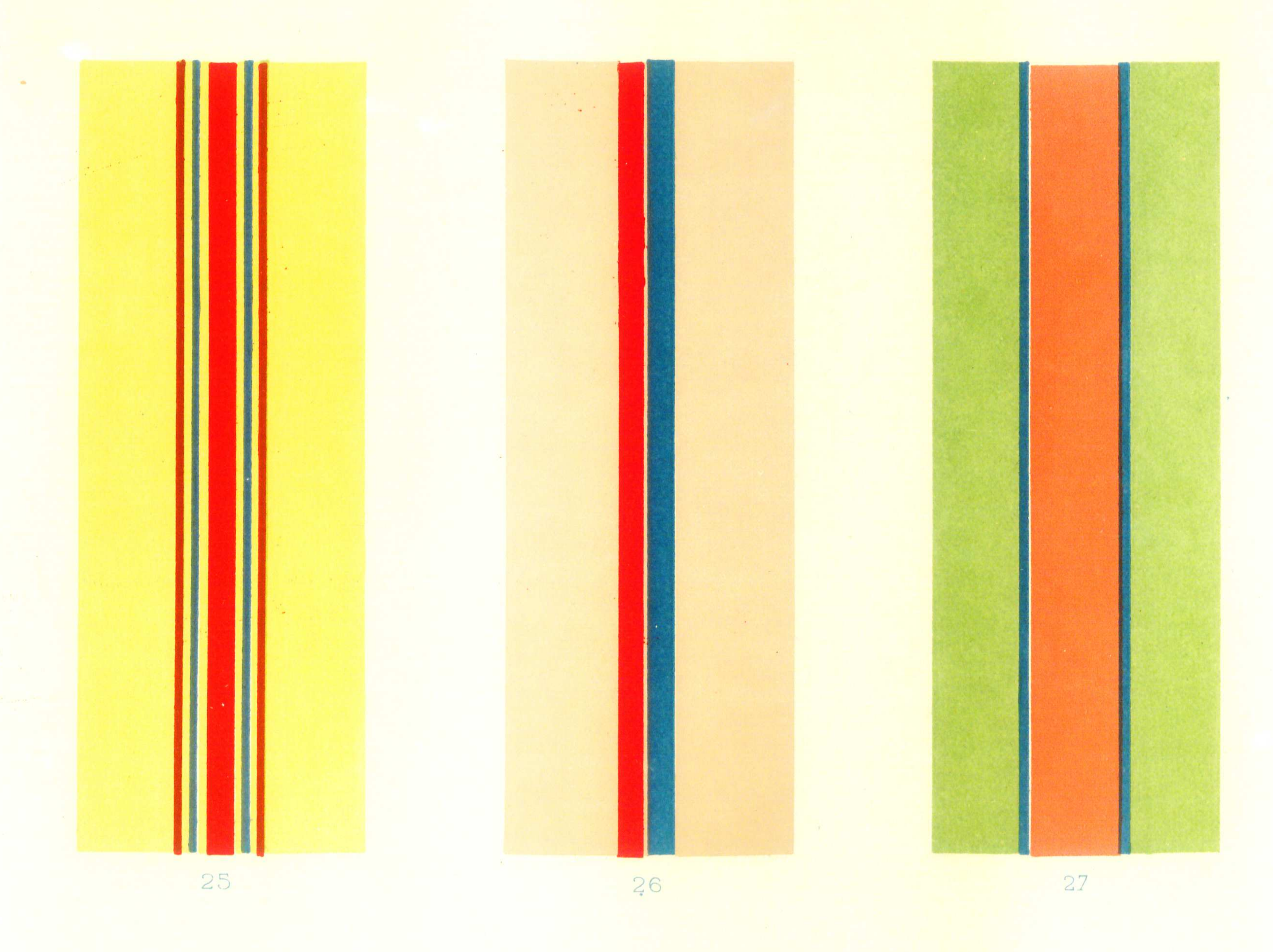
VIII

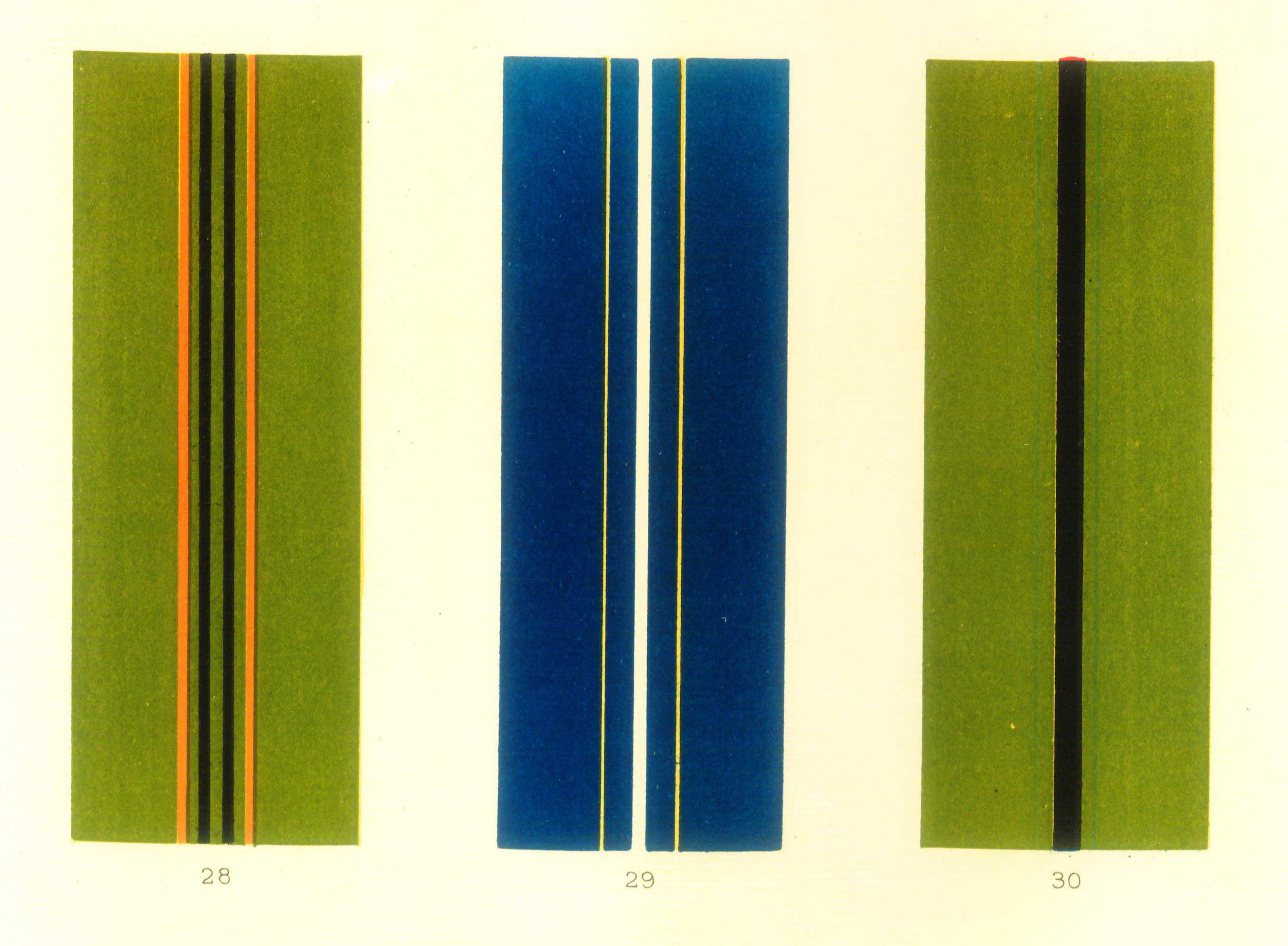
22

23

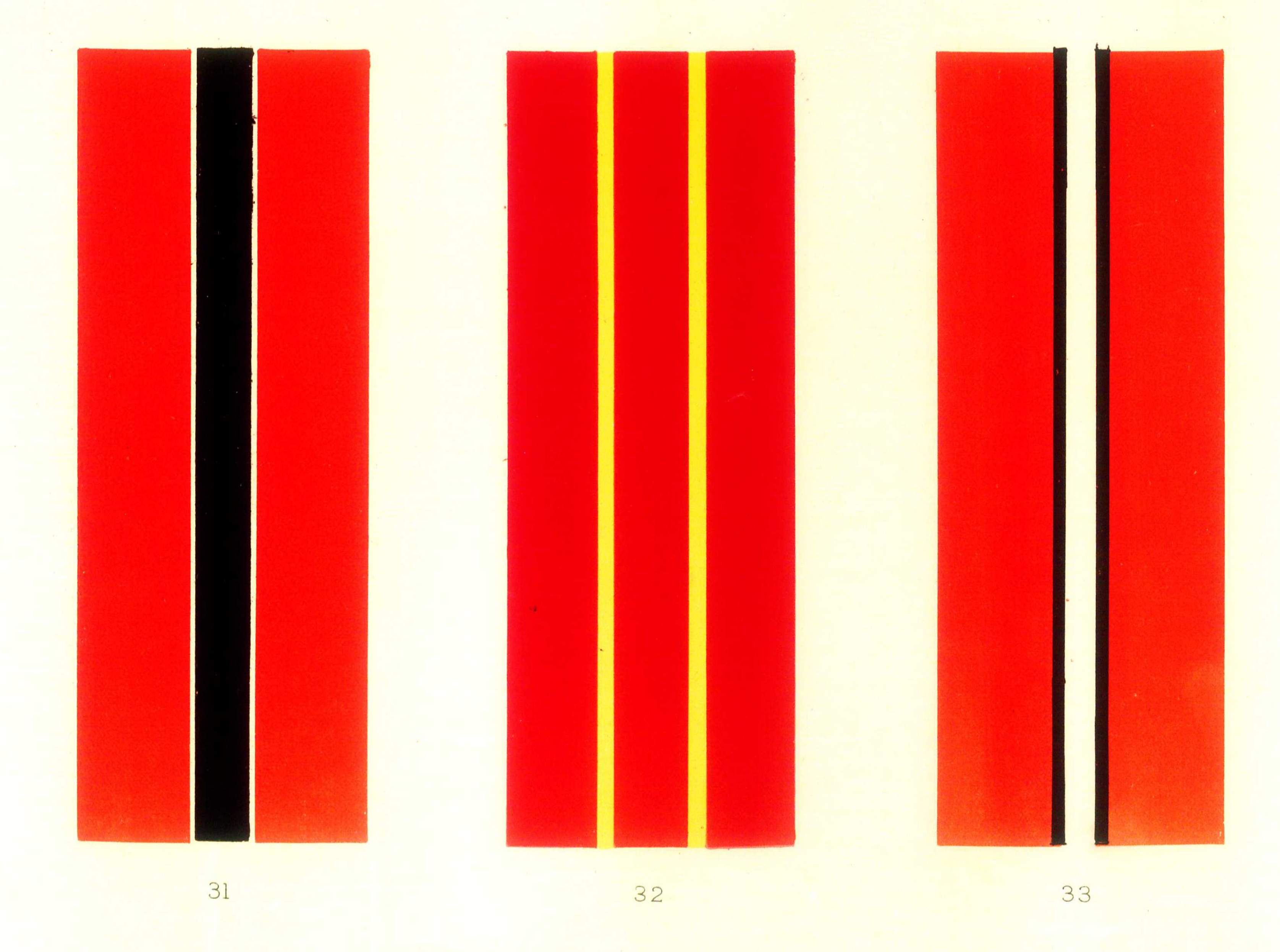
24

IX

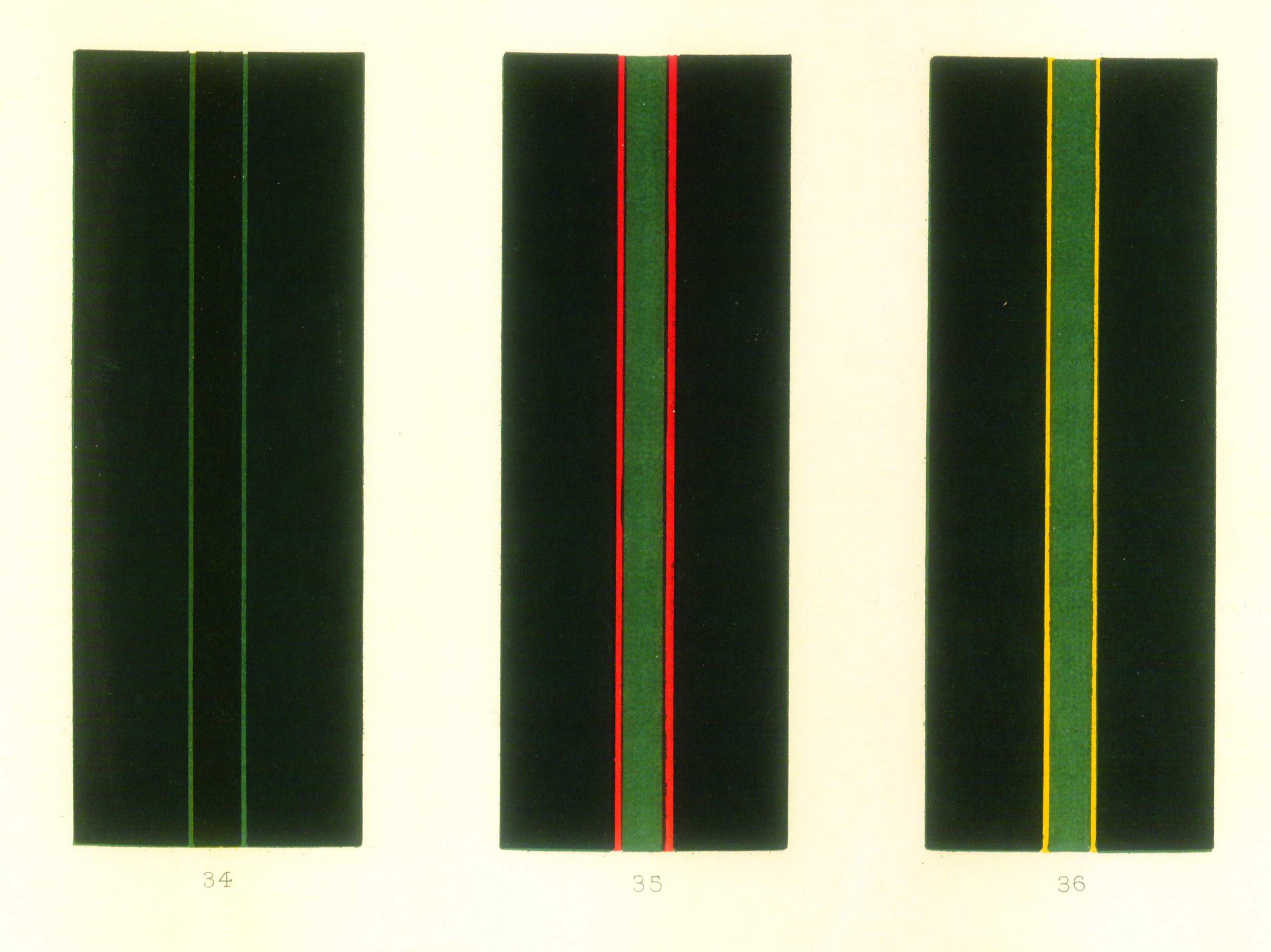



28
29
30

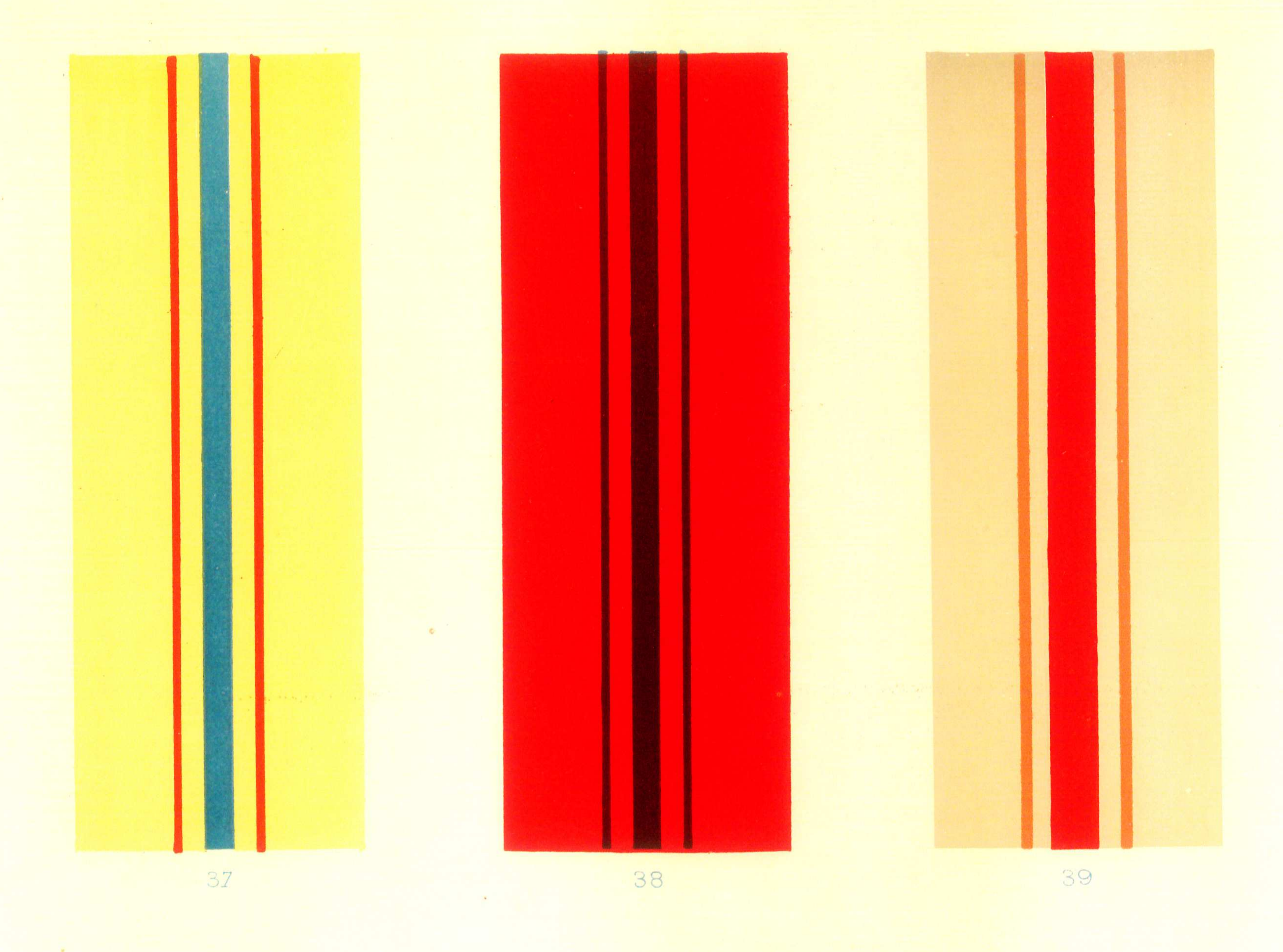
XI



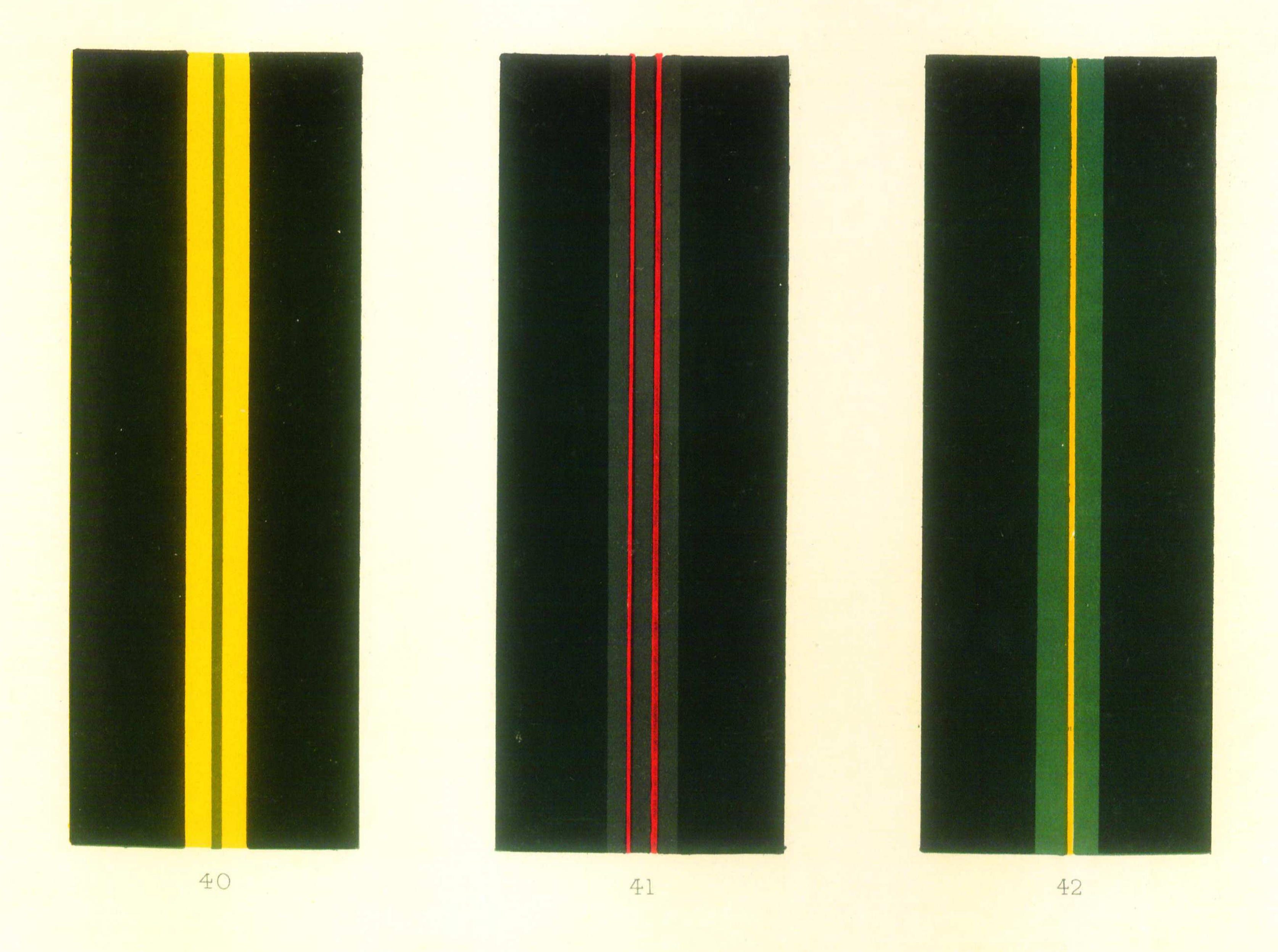
31 32 33


34
35
36

XIII

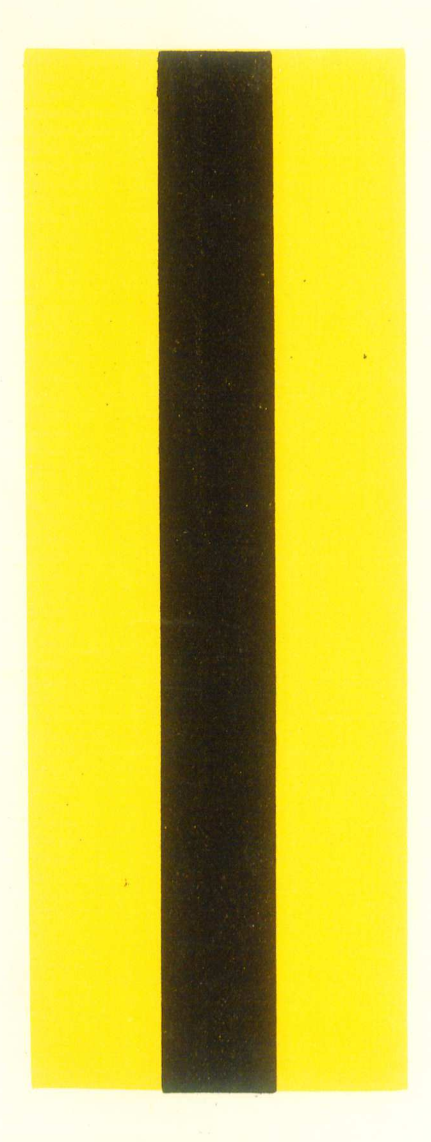


XIV

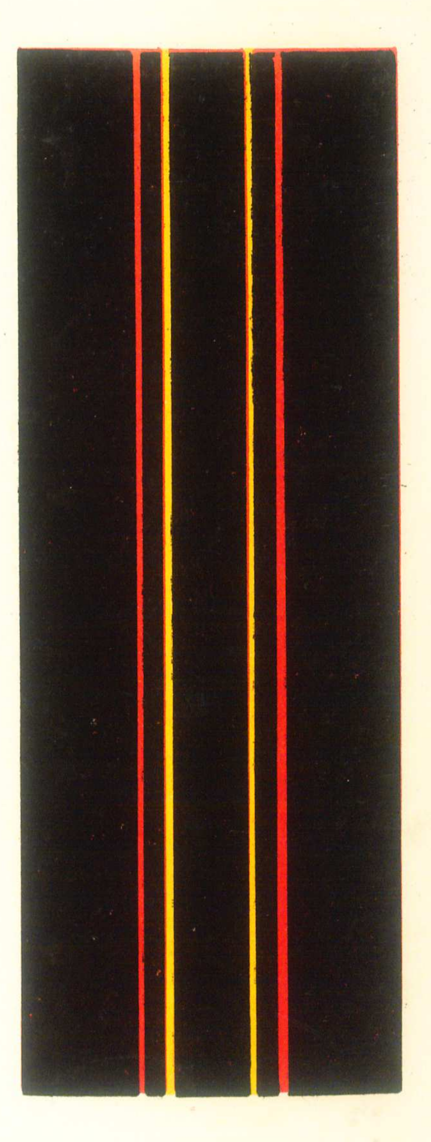


40 41 42

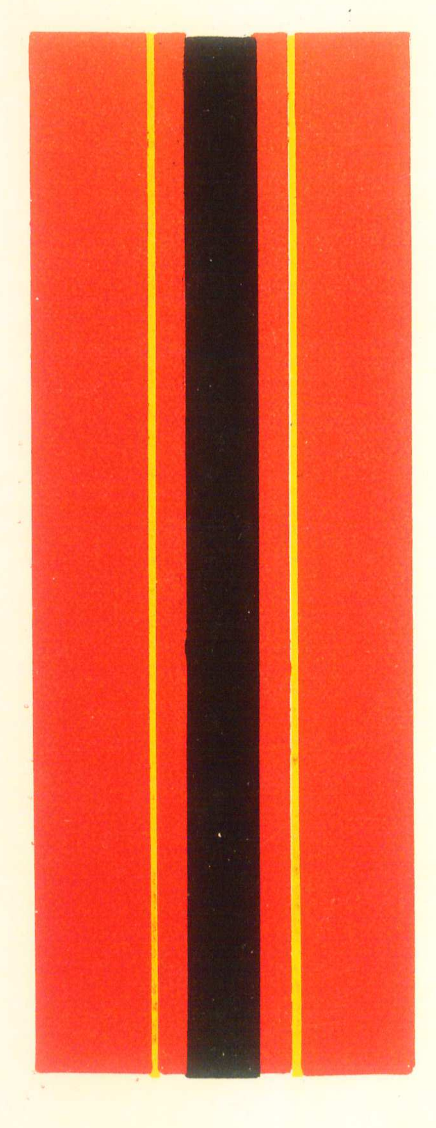
XV



43

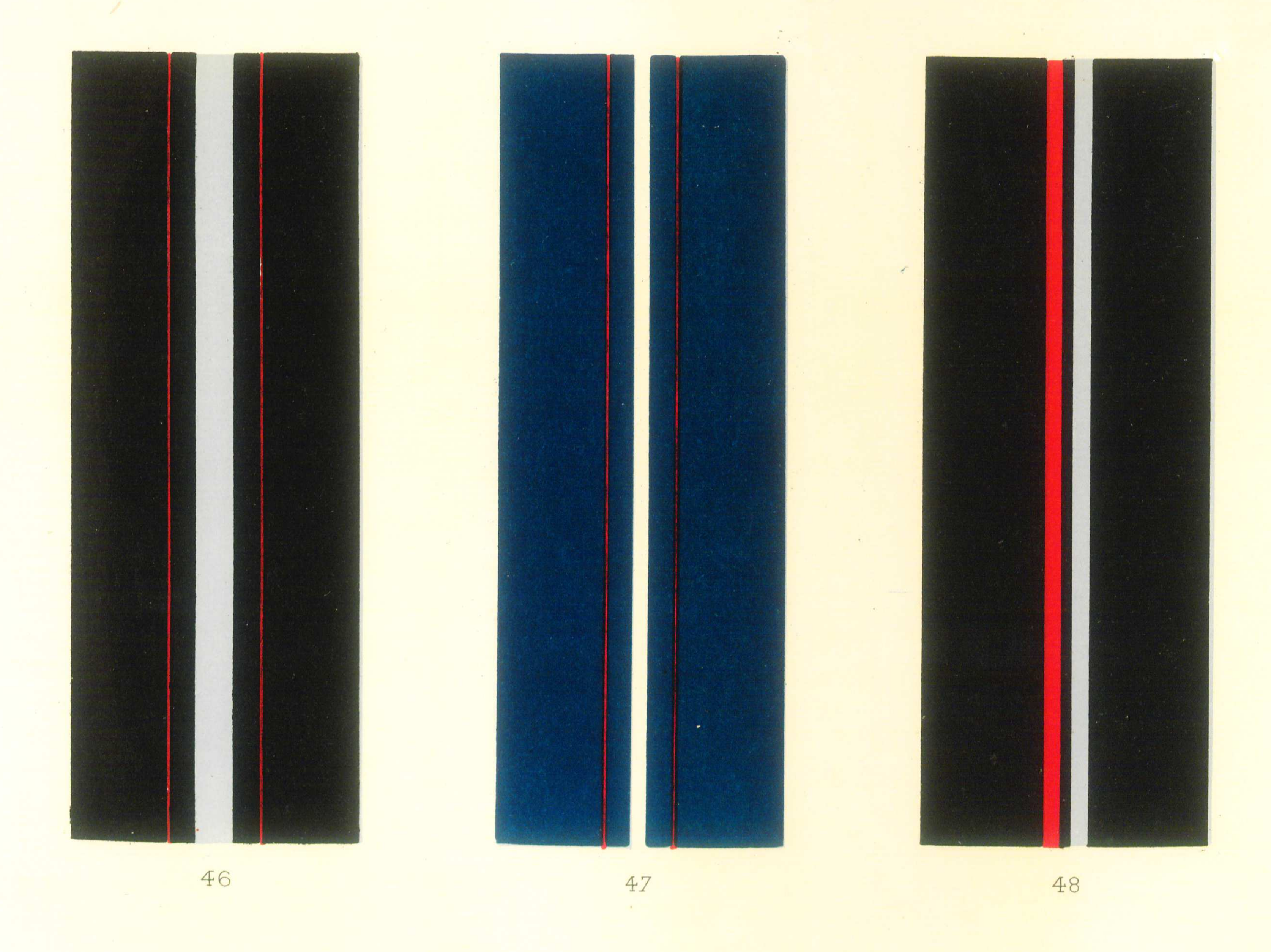


44

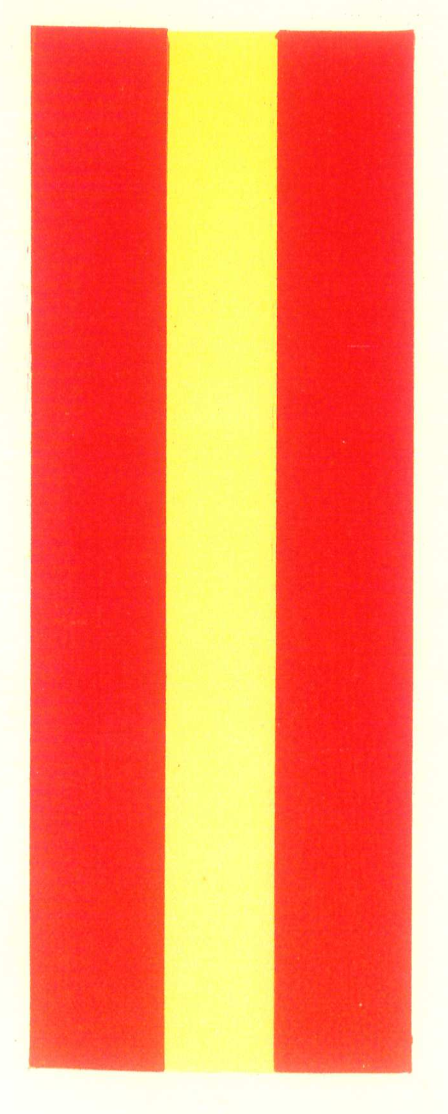


45

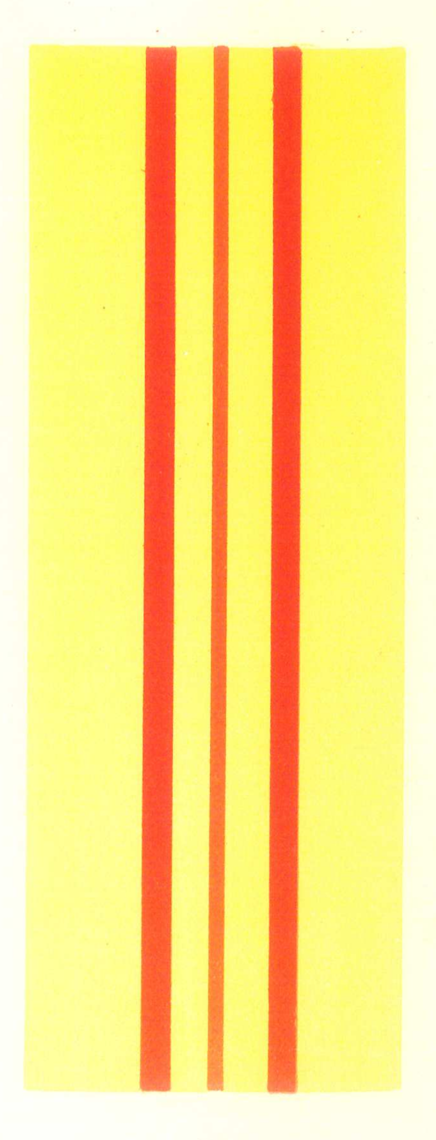
XVI



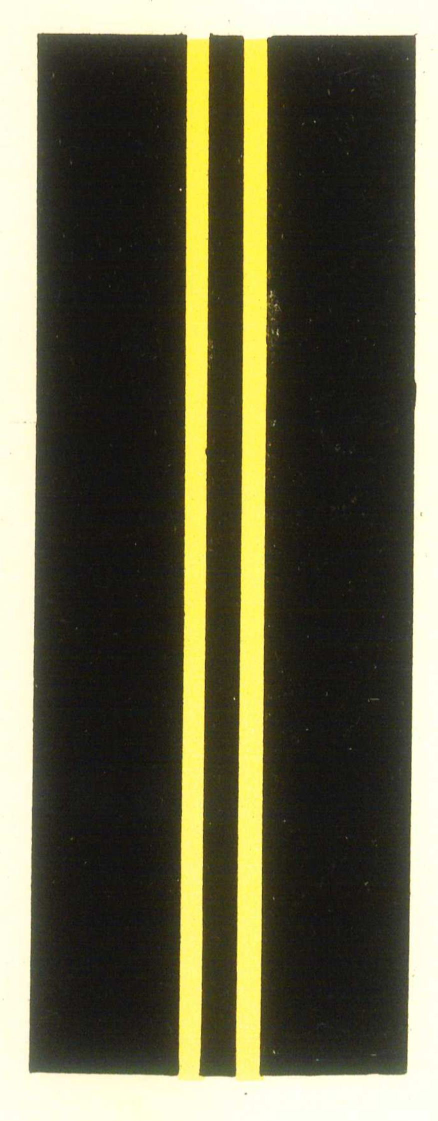
46 47 48



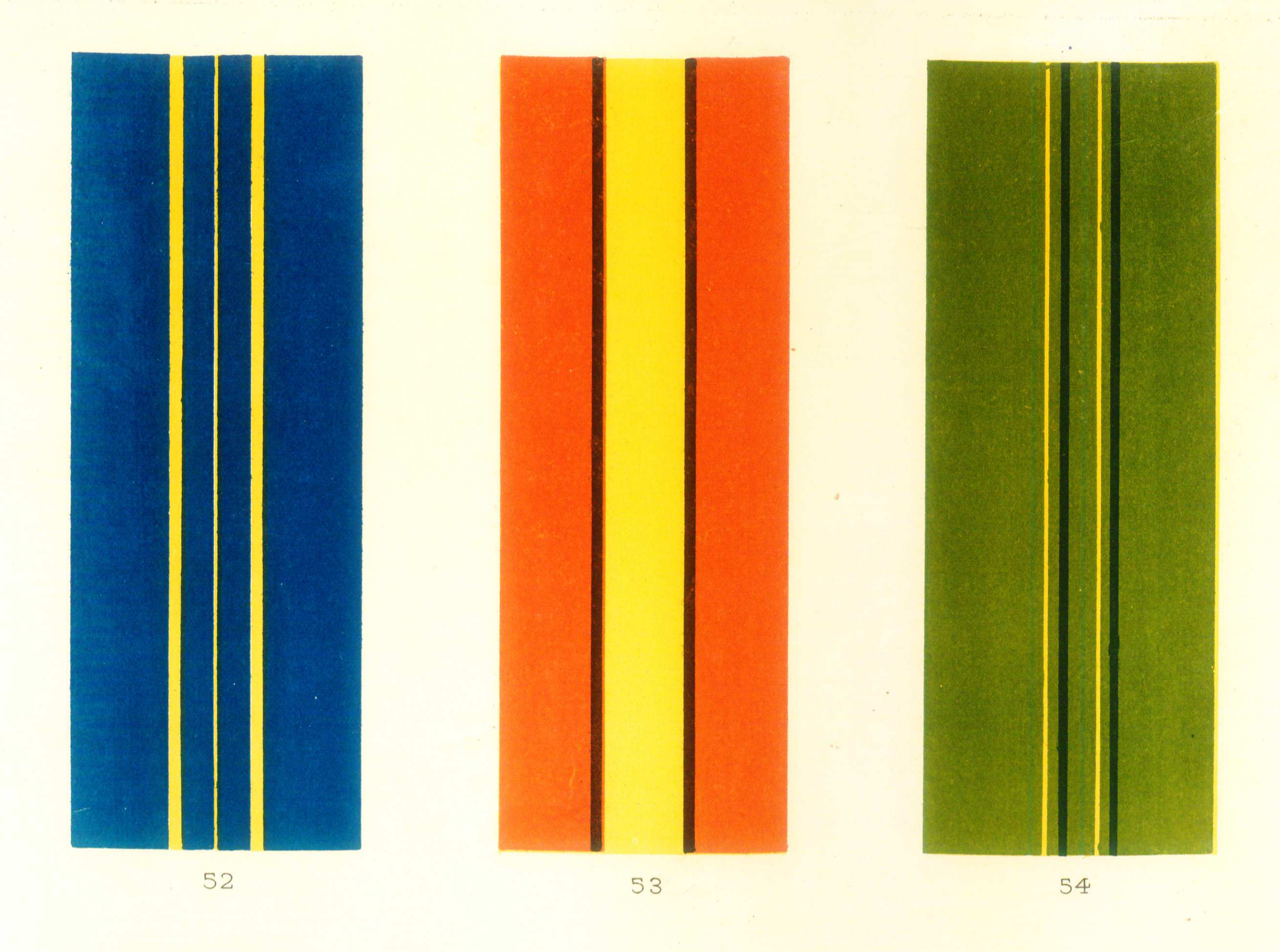
49



50

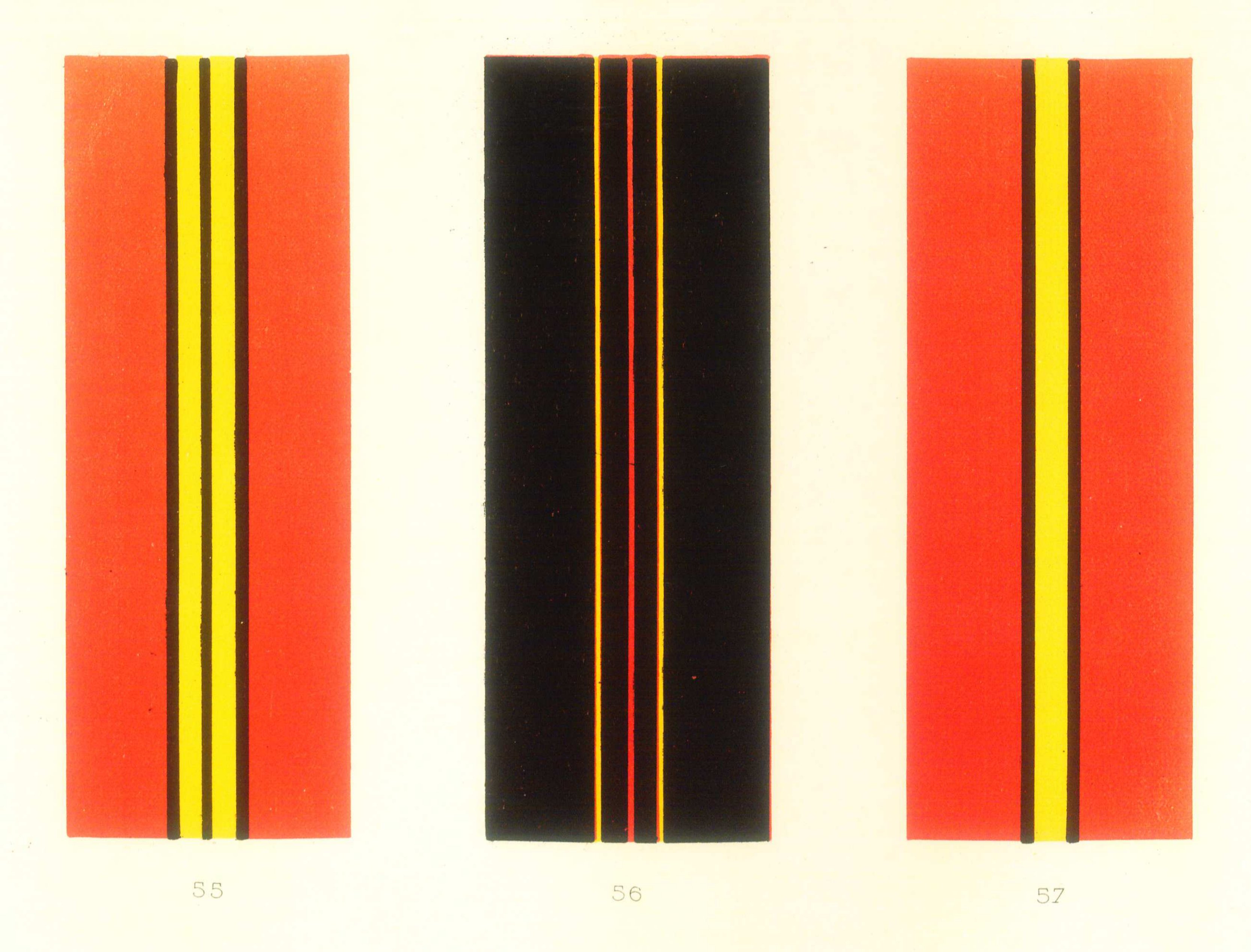


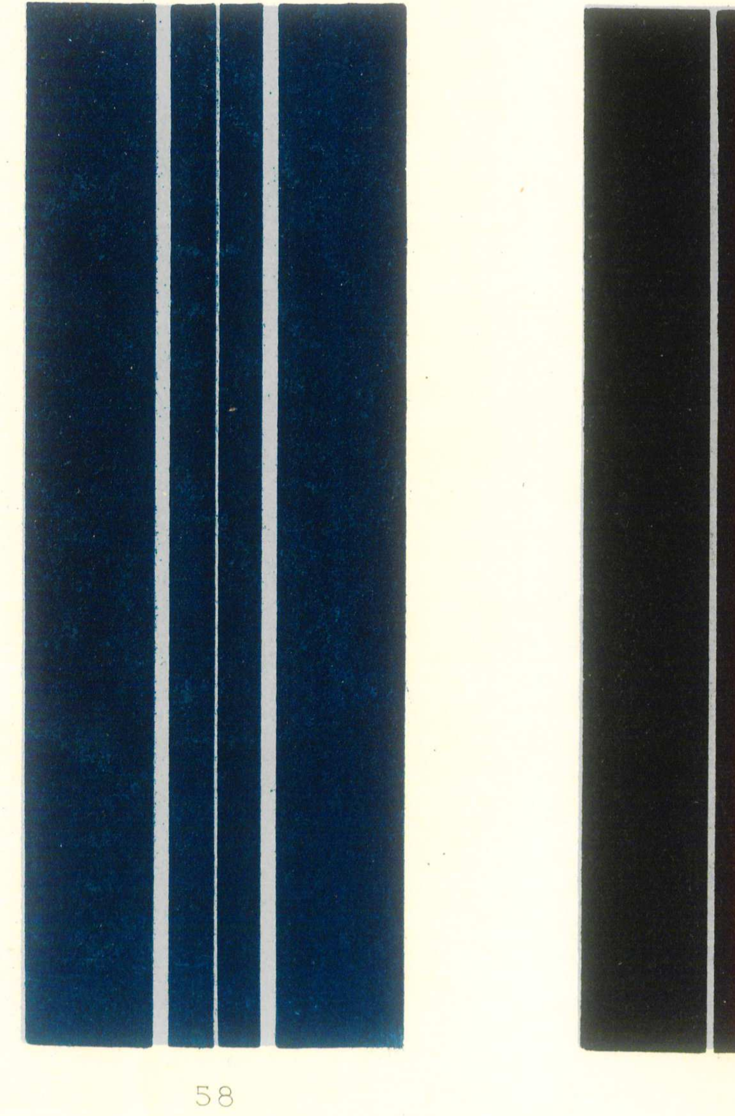
51



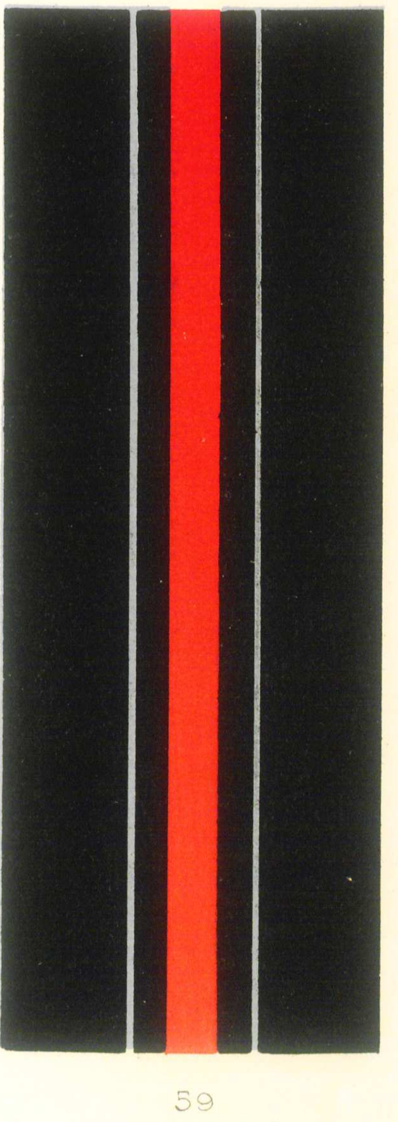
52 53 54

XIX

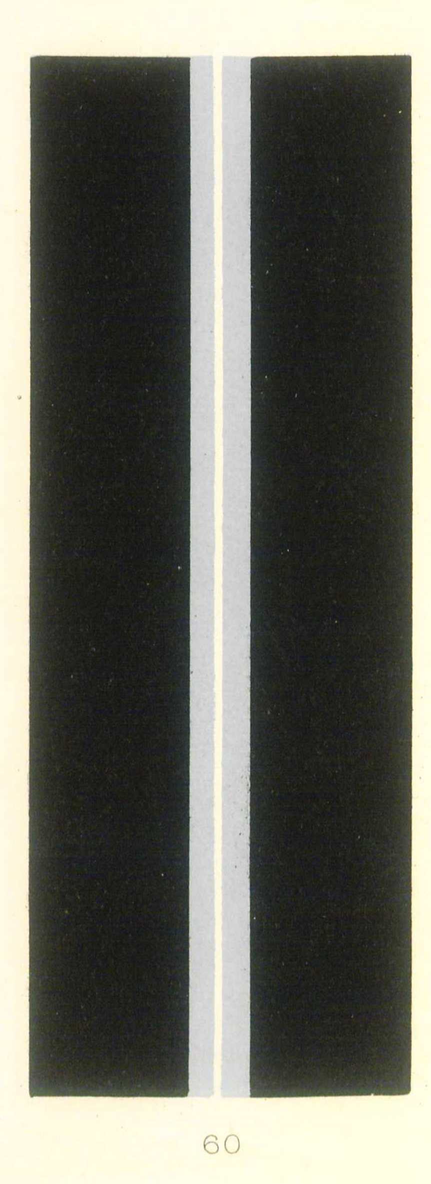




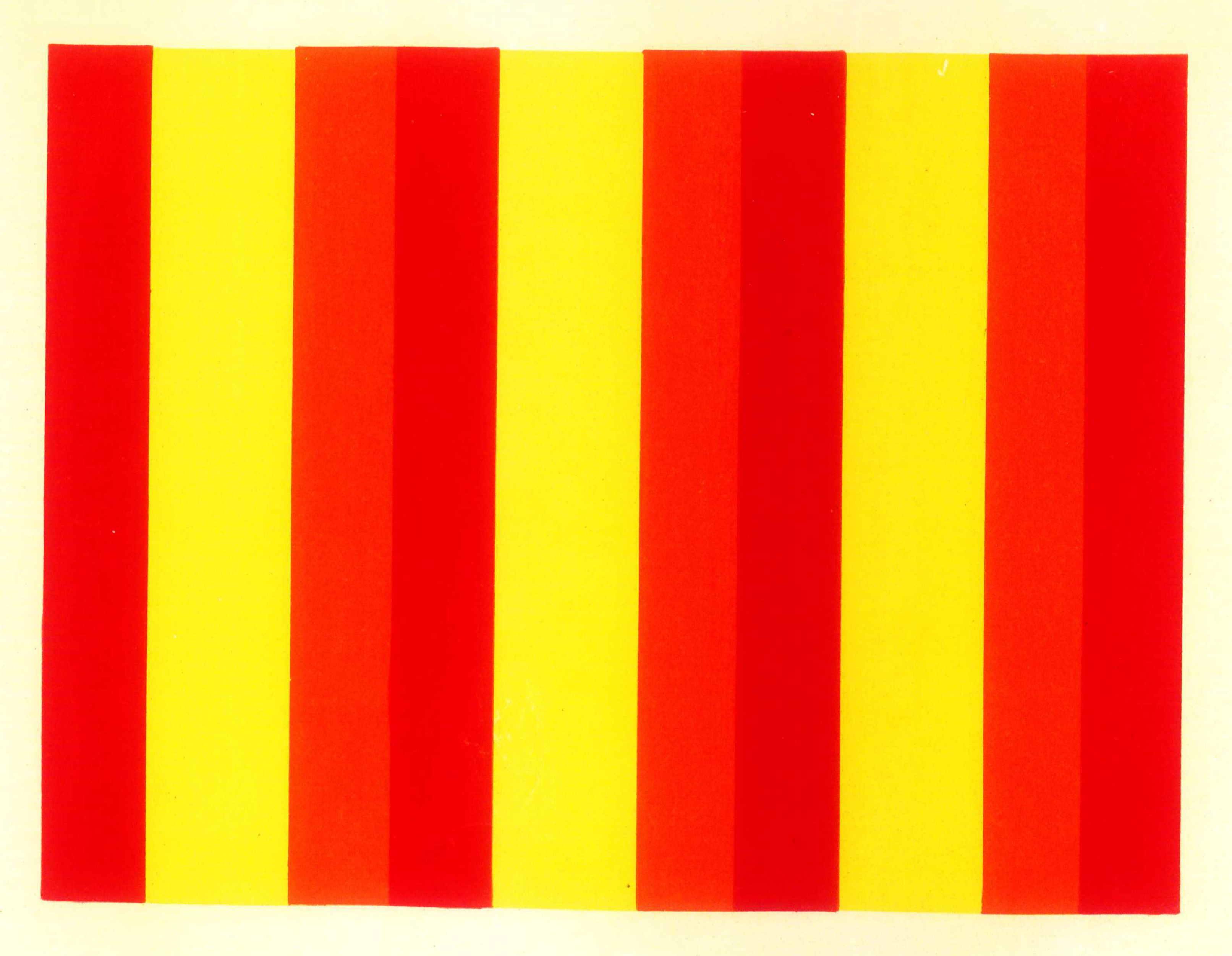
58

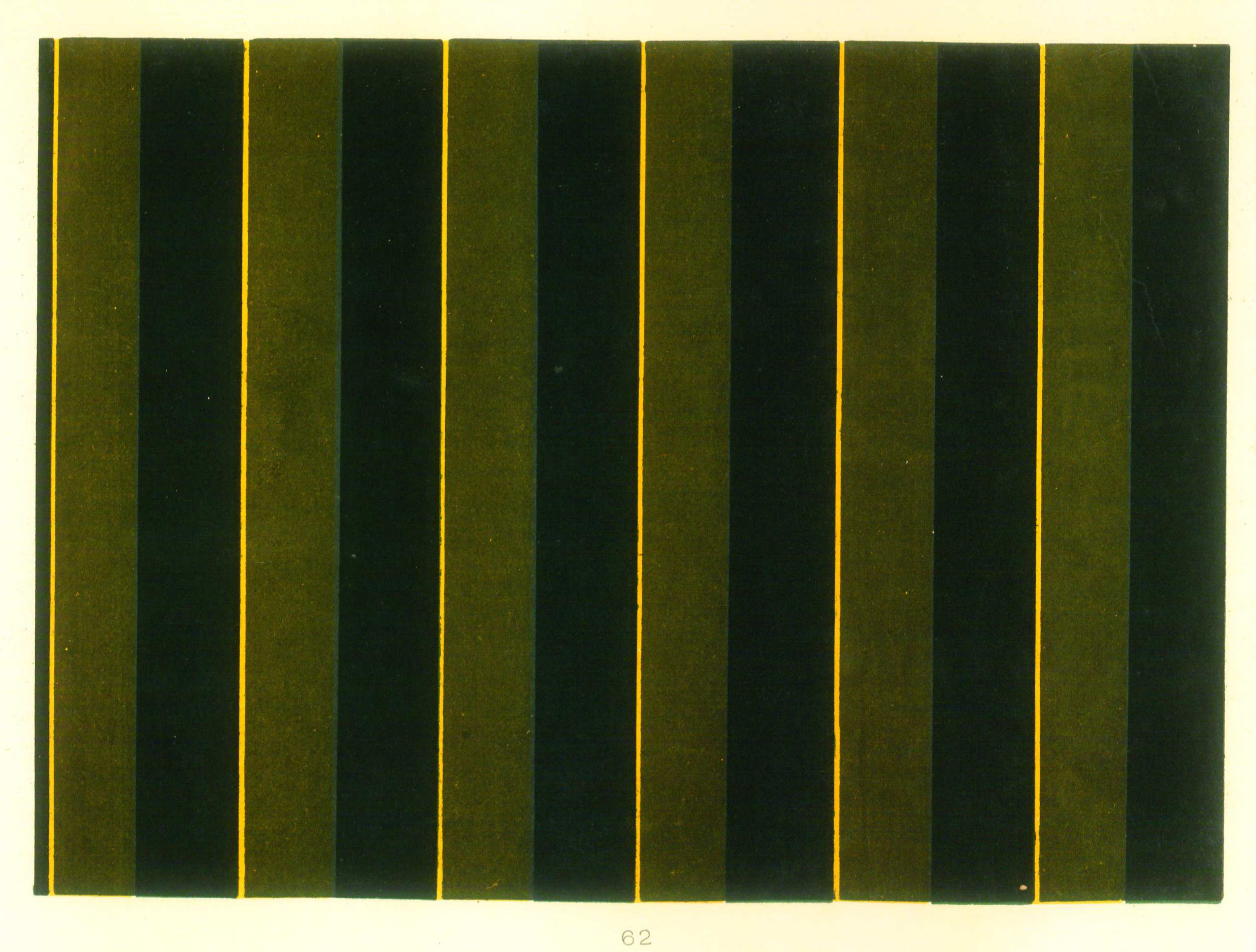


59



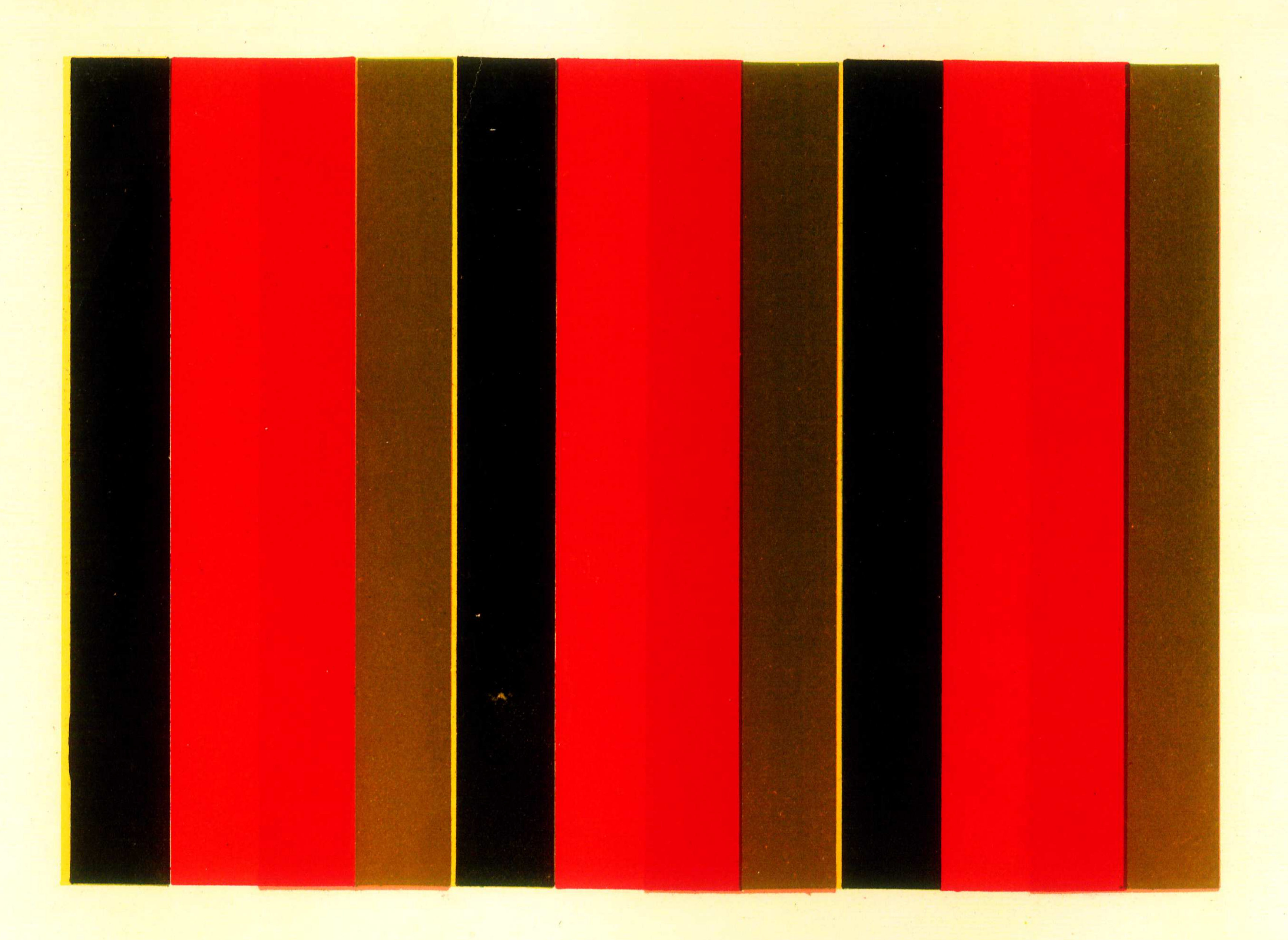
60





62





LAVAL. — IMPRIMERIE L. BARNÉOUD ET Cie.